CALIDAD DE COMPUTACION

AÑO

DESDE

HASTA

CONTENIDO

Correcciones

WEB

Emilio Duca

CARPETA 4

CAJA 90

Nº DE ORDEN

El Poder Ejecutivo Nacional

558

MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACION
FOLIO 85

BUENOS AIRES, 1 JUL 1981

VISTO que una de las preocupaciones fundamentales del Poder Ejecutivo es la de auspiciar las tareas de investigación como medio de promover el avance tecnológico, científico y de impulsar el desarrollo cultural de la Nación, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 66, párrafo primero, de la Ley N° 18.037 (t.o. 1976) establece que percibirá la jubilación sin limitación alguna el jubilado que se reintegrare a la actividad o continuare en la misma en cargos docentes o de investigación, en universidades nacionales o en universidades provinciales o privadas autorizadas para funcionar por el Poder Ejecutivo Nacional, o en facultades, escuelas, departamentos, institutos y demás establecimientos de nivel universitario que de ellas dependan.

Que el segundo párrafo de la citada norma legal faculta al Poder Ejecutivo Nacional a extender dicha excepción a los cargos docentes o de investigación científica desempeñados en otros establecimientos o institutos oficiales de nivel universitario, científico o de investigación.

Que el material museológico es un acervo de conocimiento que debe ser procesado con el objeto de la prestación de un servicio a la comunidad y en particular a la ciencia de la historia.

Que el investigador histórico debe ajustarse a las estrictas reglas de la investigación científica pura, es decir, promoción, búsqueda y formulación estricta de la verdad; recurrencia a sistemas que garanticen la autenticidad de la búsqueda; sometimiento a métodos éticos y a sistemas deductivos y de exposición correctos.

Que la misión fundamental de la Escuela Nacional de Museología de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos es la formación de museólogos y técnicos museógrafos con especial dedicación a la museología histórica, a cuyos fines dicta el Curso Superior Nacional y otros cursos, cursillos y conferencias.

Que en razón de la actividad desarrollada por los Museos Históricos Nacionales y la Escuela Nacional de Museología de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos, corresponde hacer extensivo a los cargos desempeñados por los docentes e investigadores de los estable-

M.C.E.
250

El Poder Ejecutivo Nacional

MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACION
FOLIO
86

cimientos citados, la excepción que contiene el primer párrafo del artículo 66 de la Ley N° 18.037 (t.o. 1976), atento lo dispuesto por el segundo párrafo de dicha norma legal.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Decláranse comprendidos en el artículo 66, segundo párrafo, de la Ley N° 18.037 (t.o. 1976) a los cargos desempeñados por los docentes e investigadores de los Museos Históricos Nacionales y de la Escuela Nacional de Museología de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos.

ARTICULO 2°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.-

DECRETO N° 558

Secret. General Presidencia
Subs. Leg. y Tecn.
Secret. General

CARLOS BURUNDARENA
MINISTRO DE CULTURA Y EDUCACION

Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos
6/7/81

M.C.E.
250

CARLOS ALBERTO LACOSTE
Vicealmirante
Ministro de Acción Social

2777

MINISTERIO DE DEFENSA FOLIO 1

N-19

(3)

El Poder Ejecutivo Nacional

BUENOS AIRES, 30 DIC 1991

VISTO lo informado por los señores Jefes del Estado Mayor General del Ejército, del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, lo propuesto por el señor Ministro de Defensa y

CONSIDERANDO:

Que es un deber brindar un justo homenaje y reconocimiento a los Veteranos de Guerra, que con su valor y sacrificio marcaron un hito heroico en nuestra historia.

Que el 2 de Abril es la fecha más representativa de la Gesta de MALVINAS, por ser el día del comienzo de la campaña; hito caro a los sentimientos de los que participaron y de la población en general.

Que a pesar del tiempo transcurrido, no se ha establecido un día determinado para honrar a los héroes y veteranos que participaron en dicha Gesta.

Que esta instancia se encuentra facultada para dictar la medida, de conformidad con las atribuciones conferidas por el Artículo 86, inciso 1, de la Constitución Nacional.

M.D. 141

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

El Poder Ejecutivo Nacional

MINISTERIO DE DEFENSA FOLIO 6

ARTICULO 1º.- Establécese el día 2 de Abril como el "DIA DEL VETERANO DE GUERRA".

ARTICULO 2º.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

DECRETO Nº 2777

Dr. ANTONIO ERMAN GONZALEZ
MINISTRO DE DEFENSA

MALVINAS SITIO WEB

Malvinas
Un Objetivo Nacional
Para los Argentinos

El conflicto por la soberanía de las Islas Malvinas, entre nuestro país y el Reino Unido de Gran Bretaña, viene de 1833 cuando las autoridades argentinas fueron desalojadas por la fuerza. La usurpación del siglo anterior, contraria al derecho internacional, la reiterada desatención a los reclamos y la guerra de 1982, alimentan un sentimiento de agravio al pueblo argentino que, con el tiempo, se ha convertido en parte de la conciencia colectiva. A tal punto el tema Malvinas pone en juego elementos profundos de la misma condición de nación que, todo lo relacionado con las islas, es percibido por los argentinos con un simbolismo que no tienen otros asuntos de interés nacional.

En 1982 habían transcurrido 149 años del desalojo por la fuerza. Desde entonces, la política exterior argentina procuró una solución pacífica y negociada de la disputa por las islas geografia.html(1) heredadas de España historia.html(2).

Predisposición argentina a la paz y al acuerdo

Desde el punto de vista del derecho internacional, las aspiraciones argentinas se fundamentan en el sistema de reconocimiento legal vigente en Europa en los Siglos XVI y XVII que concede reclamos de territorio *res nullis* cuando se apela al *derecho del descubrimiento, la ocupación efectiva, los tratados o acuerdos internacionales y la proximidad geográfica*.

La usurpación y el reclamo argentino

En 1833, las islas fueron ocupadas por la fuerza por Gran Bretaña. De inmediato, Argentina reclamó diplomáticamente el reintegro. Año tras año llevó el asunto a las Naciones Unidas y, pese a las recomendaciones específicas del organismo multinacional, tropezó con la constante negativa británica a negociar.

En enero de 1966 viajó a Buenos Aires el canciller británico Michael Stewart e inició los contactos previos a negociar con la Argentina el futuro de las islas. En 1968 se llegó a un principio de acuerdo, registrado en un documento secreto: **Memorando de Entendimiento**, cuyo párrafo 4 establecía:

...El objetivo común es solucionar definitivamente y en forma amistosa la disputa sobre la soberanía, teniendo debidamente en cuenta los intereses de la población...

El Gobierno del Reino Unido, como parte de esa solución final, reconocería la soberanía de la República Argentina sobre las Islas a partir de una fecha a ser convenida...

Lamentablemente, pese a la clasificación de secreto, el contenido del acuerdo fue difundido por la prensa británica. La publicación desató la reacción de grupos activistas londinenses. El objetivo común de hallar la solución definitiva no se logró y, sólo el 1º de julio de 1971, como corolario del Memorando de Entendimiento, se consiguió firmar un acuerdo sobre comunicaciones. Este documento, la **Declaración Conjunta de Buenos Aires**, es el primer logro de las negociaciones. declaracion.html(3). Gracias a esa Declaración, la República Argentina realizó un esfuerzo sostenido de acercamiento con la población de las islas. La polí-

La decisión de prever el uso de la fuerza para la recuperación de las IM.

Hasta el 14 DIC 1981 los planes de los niveles Estratégico Nacional, Militar y Operacional del EMC y de las FFAA argentinas no incluían ninguna previsión relacionada con Malvinas.

El 15 DIC 1981 el Almirante Jorge Isaac Anaya ordenó al Almirante Lombardo, recién promovido al cargo de Comandante de Operaciones Navales, planificar en secreto y juntamente con el Cte de la Flota de mar, el Comandante de Infantería de Marina, el Comandante de Aviación Naval y el jefe del EM del Comando de Operaciones Navales un plan tentativo para la recuperación de las Islas Malvinas. La iniciativa del Alte Anaya había sido largamente desarrollada en círculos de estudios estratégicos de la Armada.

El 27 DIC 1981 los mandos navales informaron al Alte Anaya que la recuperación de las IM era factible con los medios disponibles y a condición que no se incrementaran los efectivos militares ingleses en la zona

1.) Que Inglaterra no reaccionaría violentamente
2.) Que EEUU se mantendría neutral
3 Que se podría entablar la crisis e indefinidamente negociar la cesión de la soberanía.

El 28 DIC 1981 Anaya propuso a Galtieri que

incluye el uso de la fuerza entre los distintos modos de acción para recuperar las Islas Malvinas.

Galtieri, considerando que a pesar de las recomendaciones de las Naciones Unidas y de los esfuerzos diplomáticos y económicos, el Reino Unido no parecía estar dispuesto a negociar la soberanía, consideró la propuesta de Anaya como un recurso, que haría recapacitar a Inglaterra.

~~[illegible]~~ recapacitar.

Condicionó la ~~[illegible]~~ solución militar a que debía ser considerada como una alternativa a ser ejecutada únicamente ante el fracaso de las negociaciones diplomáticas.

El 29 DIC 1981 Galtieri comunicó la decisión de contar con una alternativa militar al Brigadier Mayor Lami Dozo. A partir de ese acto la decisión de poner el uso de la fuerza para recuperar las Islas Malvinas fué de la JCJ.

El 5 ENE 1982 la JCJ estableció que las negociaciones diplomáticas eran prioritarias y que todo lo relacionado con el uso de la fuerza debería ser tratado en condiciones de máximo secreto. Se reconoció que la recuperación de las IM solo sería posible si Inglaterra no incrementaba los medios militares ya existentes en la zona.

22 ENE 1982.- La JCJ decidió iniciar el planeamiento conjunto de recuperar las IM. La SRS practicamente lo había finalizado a nivel estratégico operacional pero exclusivamente con medios navales.

Saltieri impuso la condición de que la operación debía ser conjunta. Con ese propósito creó la CT que debería redactar la "orientación del Cte" y elaborar el planeamiento al nivel Estratégico Nacional y Militar, DEMIL 1/82.-

Por razones de secreto (y posiblemente para evitar resistencias al plan) la JCS descartó la intervención de los centros naturales de planeamiento del EME y de las FFAA e integró la CT con personal de su exclusiva confianza: Alte Lombardo por la ARA, Gral García por el Ej y el Brigadier Plessel por la FAA. A su vez, la JCS autorizó a que C/u de los integrantes de la CT designara a quienes debirían redactar los planes contribuyentes al Plan [illegible] denominado inicialmente Azul y posteriormente Rosario.

del Cam-
paño del TO "MALVINAS"

El Gral García designó al Gral Ruiz, el Alte Lombardo a los Comandantes de Fza y el Brigadier Plessel al Jefe Dpto Planes del Cdo Ops Aéreas.

La orientación del Cte leída por el Alte Lombardo ante los integrantes de la CT reunidos en Pto Belgrano ordenaba que la recuperación de las IM debía realizarse en forma sorpresiva e inmediata para los ingleses con el firme y claro propósito de negociar la soberanía desde una posición más favorable (ocupar para negociar) El Alte Lombardo respondiendo a la pregunta de un auxiliar de la CT perteneciente a la FAA enfatizó la necesidad de que la CT se dedicara exclusivamente a planificar la recuperación de las IM, DEMIL 1/82 y Plan de Campaña esquemático Azul y contribuyentes porque la JCS había dispuesto

que el analisis y la planificacion del después le competía al EMC, además, existía información y elementos de juicio confiables y suficientes como para asegurar la no reacción violenta del RU y la neutralidad de EEUU.

Esta respuesta convenció a los representantes de la FAA que el plan AZUL se ejecutaría antes que finalizaran los planes derivados de los supuestos.

El plan esquemático AZUL que elaboró la CT, basado en el planeamiento que ya había efectuado la ARA fué conjunto y bien coordinado, excepto, en aquellos aspectos doctrinario que por lo urticantes fueron obviados con el propósito de no demorar el planeamiento, posteriormente, no hubo tiempo para tratarlos adecuadamente, lo cual, motivó una serie de problemas que le quitaron efectividad al accionar militar conjunto, principalmente durante la defensa de las IM.

La CT estimó que el Plan podría ejecutarse a partir del 15 de Mayo. No sabía, que simultaneamente [illegible] Transporte Navales dependiente del EMG de la ARA y el MMRREE estaban gestando la operación Davidoff que consistía en trasladar los operarios del Sr Davidoff a las Islas Georgias del Sur (5). Esta operacion era resistida abiertamente por el Gobernador ingles de las IM, por la FIC, la UKFIC, la BAS y la Royal Navy que posiblemente vieron las verdaderas intenciones del Gobierno argentino y consecuentemente planificaron una respuesta contundente y de máximo provecho para la corona y la Royal Navy.

En el interín la JCJ hacía lo imposible por mantener en secreto todo lo relacionado con el Plan Azul. No vió ningún peligro en el accionar de Transporte Navales designado por el MMRREE para apoyar al chatarrero Davidoff.

La CT no tuvo acceso a los pormenores del traslado de Davidoff a Georgias, ni de las imposiciones inglesas para ser cumplidas por quienes ingresaran a las Islas Georgias.

A partir del 22 de ENERO la CT y sus auxiliares se dedicaron a completar y coordinar el Plan AZUL.

copiar (2)

LA ESTRATEGIA DEL CDE.

25 ENE 1982.- El auxiliar del Br My Plessel en la CT era el Jefe del Dpto Planes del Cdo Ops Aes, responsable del planeamiento del nivel Estratégico Operacional del Cdo Aereo Estratégico. Dependía del Br My Weber Cte de Ops Aés durante la paz y Cte Aé Estratégico durante la guerra, quién, enterado de la intención de la JCJ de contar con un Plan Alternativo para recuperar MCV por la fuerza, asumió la responsabilidad de confeccionar el Plan contribuyente de la FAA (denominado Azul y Blanco) al Plan Esquemático Azul, y ordenó al Jefe Dpto Planes elaborarlo, manuscrito, sin ningún tipo de colaboración ni asesoramiento excepto el que recibiría de él personalmente y del Br My Plessel.

2 Feb 1982.- El Br My Weber después de analizar la situación creada y a crearse llegó a la conclusión, en soledad, que no se cumplirían ninguna de las suposiciones asumidas por la JCJ y por consiguiente

se debía planificar lo que haría la FAS en el caso de que Inglaterra reaccionara violentamente Ordenó al Jefe del Dpto Planes que simultaneamente en la elaboración del Plan Azul y Blanco (recuperación) comenzara a elaborar bajo (su orientación y) supervisión el plan que denominó Mantenimiento de la Soberanía. En ese plan organizó y dió tareas a todos los medios de la FAS previ como reaccionaría la JCS ante la reacción inglesa x que harían el Ej y la ARA, lo que cuando x los ingleses atacaran a las Fuerzas Armadas argentinas estacionadas en Malvinas, y como la FAS debería proceder en su ofensiva aeronaval ima.

Cuando la JCS ordenó preparar la Defensa porque comprendió que justificamente Inglaterra reaccionaría violentamente el CSE solicitó las tareas que se asignarían a la FAS, las incluyó en su plan y lo puso en vigencia el 7 ABR 82. Sin embargo parte del plan ya estaba siendo ejecutado, la FAS se estaba reorganizando en CRV, los Escds aeronavales estaban desplegando a sus Bases Aéreas de despliegue. Personal del Cdo Material recorrían el mundo en procura de obtener lo que la FAS no tenía y era indispensable para realizar las ops aeronavales. Los ingenieros aeronauticos trataban de suplir con ingenio lo que no se podía conseguir en el exterior... etc etc. El CSE había impartido órdenes verbales a todos aquellos que serían responsables de ejecutar tareas que él consideraba críticas.

por esta razon la FAS no recibió ninguna orden que no estuviese prevista, no improviso y fue eficiente a cumplir con su destino.

La estrategia del ESE se basó en lo expresado reiteradamente por los integrantes de la JCJ; "ocupar para negociar" Por ello consideró que ante la reacción inglesa la JCJ haría lo imposible para evitar la confrontación y si esta fuese inevitable el gobierno argentino lograría el cese del fuego y la negociación. antes que la rendición. La FAS trataría con todos sus medios de demorar la acción inglesa, ganar tiempo, que la JCJ aprovecharía para lograr una negociación mas honrosa que la derrota.

Fué errónea su apreciación sobre el comportamiento de la JCJ porque no previó que una vez iniciadas las operaciones la JCJ podría pretender rendirse en el terreno a las tropas inglesas, lo cual desnaturalizó la lucha. La FAS cumplió fatalmente con las ordenes impartidas sus tripulaciones de combate con el máximo de profesionalismo y racionalmente subordinados, se ajustaron con valentía a su razón de ser "defender la patria hasta perder la vida"

S
sigue en pag 2 "Los sucesos del mes de ABRIL"

tica de comunicaciones desarrollada por la Fuerza Aérea Argentina entre 1971 y 1982, mantenida aún en épocas en que se carecía de embajadores acreditados en Buenos Aires y Londres, fueron percibidas por los isleños como notables señales de buena voluntad 1971-1982.html(4). Tanto las inversiones e iniciativas de los diez años previos al conflicto como la sangre derramada en la batalla por las islas constituyen para la Argentina una experiencia inédita, que cimientan su decisión irrenunciable de reivindicar por siempre los derechos como legítima heredera de los territorios.

El pensamiento de los malvinenses

Durante esos diez años, los malvinenses en general, más allá de los gestos y actitudes corteses hacia los argentinos destacados por la FAA en las islas, demostraron un claro rechazo a la posibilidad de que, alguna vez, se cambiase la soberanía. Por eso, repudiaron toda acción que suponía un avance en las negociaciones.

La mayor resistencia provenía de grupos económicos que veían peligrar sus intereses y se defendían, aunque con distintas motivaciones. La *Falkland Island Company*, dominadora por décadas de la actividad comercial, percibía el peligro que implicaba enfrentar la competencia argentina y no avizoraba ningún beneficio en un eventual cambio de soberanía.

La decisión de recuperar las Malvinas

El gobierno militar argentino consideró, a fines de 1981, que, a pesar de las recomendaciones de las Naciones Unidas y de los esfuerzos diplomáticos y económicos, el Reino Unido no estaba dispuesta a negociar la soberanía. Como un recurso para hacerla recapacitar, la Junta Militar previó la solución militar como alternativa de las negociaciones. Aprobó la iniciativa presentada por el Almirante Jorge Isaac Anaya, largamente desarrollada en círculos de estudios estratégicos de la Armada, de recuperar las Malvinas mediante una acción sorpresiva e incruenta y posteriormente negociar el traspaso de la soberanía.

Si bien la Armada consideraba que era una operación que podía ejecutar con sus propios medios, se optó por crear una Comisión de Trabajo Conjunta y planear la recuperación con medios de las tres FFAA. La Comisión estableció el 15 de mayo como fecha más temprana para realizarla. Sin embargo, durante marzo de 1982 se produjeron acontecimientos que alteraron las previsiones. Lo que era tan sólo un recurso alternativo se transformó en un objetivo principal. marzo.html(5). La Junta Militar decidió recuperar las islas Malvinas el 1º de abril de 1982, asumiendo como muy probables las siguientes suposiciones:

1. El Reino Unido no reaccionaría con violencia.
2. EE.UU. se mantendría al margen.
3. Se podría controlar la crisis y, por lo tanto, negociar la cesión de la soberanía.

Con este modo de acción la Argentina buscaba recuperar un territorio cuyo reclamo fue reconocido como legítimo por los organismos internacionales. La ONU aceptó la naturaleza colonial del diferendo (Resolución 1514) y la validez de los reclamos argentinos sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur (Resolución 2065), invitando a ambos gobiernos a mantener negociaciones por el futuro de las islas. En el mismo sentido se expidieron la OEA (Organización de Estados Americanos) en el Comité Jurídico Interamericano, el Buró de Países No Alineados y el TIAR (Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca) en la Resolución del 26 de Abril de 1982.

Los sucesos del mes de abril

Por razones meteorológicas, la alternativa militar para recuperar las islas se demoró hasta el 2 de abril. Ese día el mundo despertó ante un hecho sin precedentes, en particular para

reemplazar por 1

Trasladar 2

1 había aceptado

2 se habían expedido

América Latina: uno de sus países se erigía solitario contra el mundo y recuperaba un bastión colonial, ocupado desde el año 1833. **La Recuperación**(6).

Lograda la ocupación incruenta, al menos para las fuerzas británicas, se instaló un gobierno militar en Malvinas y, salvo los elementos para seguridad y apoyo a las nuevas autoridades, de acuerdo con lo planificado se replegaron las tropas de asalto.

Entretanto, en Gran Bretaña, la crisis fue aprovechada por la oposición laborista que criticaba la política de recortes de la Royal Navy. Tras conocerse el desembarco argentino, se puso en marcha en el Reino Unido la *"Operación Corporate"* con intervención mayoritaria de la armada real.

Las ingenuas previsiones de la Junta Militar de "recuperar para negociar" se alejaban.

Las gestiones diplomáticas: abril.html(7).

La Junta Militar, olvidando que no se habían concretado las suposiciones que hacían viable su plan, escaló el conflicto y pretendió disuadir al Reino Unido del empleo efectivo del poder militar mediante el despliegue a Malvinas de más y mayores elementos de combate.

Contraataque británico

La reocupación de las Georgias por la fuerza de tareas británica, el sábado 26 de abril de 1982, evidenciaba la intención de continuar con Puerto Argentino a la brevedad. En efecto, el 1º de mayo de 1982, intentó una operación aeronaval para obtener una rápida victoria sobre la guarnición argentina.

Implicancias jurídicas y diplomáticas del conflicto

Las Fuerzas Armadas argentinas se vieron, de ese modo, compelidas a la batalla sin tiempo de preparación. Lo inesperado de la reacción británica obligó al gobierno de la Junta Militar a improvisar la presentación del punto de vista argentino. En general, la comunidad internacional no alcanzaba a comprender el origen ni la causa por la cual la Argentina reivindicaba esos territorios usurpados, ignorando que, a partir del Acuerdo de Comunicaciones subscripto en 1971, los isleños vivían aceptablemente gracias a la ayuda, sustentada básicamente en los servicios aéreos suministrados por la FAA.

A pesar de la rápida escalada, la República Argentina, fiel a sus valores, evitando movimientos pendulares, ignoró las proposiciones de miembros del bloque oriental. Mientras la diplomacia occidental no encontraba más solución al enfrentamiento que la propuesta por el presidente peruano, Fernando Belaúnde Terry y la de Jean Kirkpatrick, representante de los Estados Unidos ante la ONU, el frente interno de ambos países respaldó a sus gobiernos de forma casi total.

Como se esperaba, por la falta de experiencia bélica y particular idiosincrasia argentina, en el transcurso de unas semanas el apoyo popular primero se entibió y después se diluyó. La incapacidad de fomentar un estado de ánimo favorable y sostenido se notó, en especial, a partir de mediados de mayo. El espíritu triunfalista inicial fue decayendo, hasta en ámbitos oficiales y, en algunos sectores, pasó al negativismo. Luego de la capitulación, esta actitud depresiva se evidenció con dramatismo. Los ex combatientes necesitaban más que nunca apoyo moral y espiritual y sólo encontraban indiferencia, cuando no el repudio de sus conciudadanos. El tiempo modificó esta percepción y, en la actualidad, los veteranos de Malvinas son respetados. Distintos niveles del gobierno nacional, al igual que autoridades provinciales y municipales de todo el país e innumerables organizaciones no gubernamentales colaboran y ayudan a los ex combatientes, a sus familias y las asociaciones que constituyeron. 1

1 y a las asociaciones que constituyeron

En la Argentina, las consecuencias del conflicto fueron determinantes. Se convocó a elecciones generales y se reemplazó el gobierno militar por uno democrático. Gran Bretaña construyó la Fortaleza Falkland y los EE.UU., ante las fallas observadas en los sistemas de armas y tácticas de su aliado en la OTAN, dispuso una actualización tecnológica y doctrinaria cuyos frutos se observaron en la guerra del Golfo Pérsico.

En Malvinas, el texto de la Convención de Ginebra tuvo diferentes interpretaciones para los protagonistas. La Argentina, demostrando conductas de profundo sentido ético no atacó buques hospitales sorprendidos en posiciones de dudosa utilidad táctica ni empleó bombas Napalm, a pesar de disponer de ellas, por considerarlas inhumanas. Entretanto, la aviación británica utilizó indiscriminadamente bombas antipersonales *BL-755* o *Beluga*, que pueden entrar en una clasificación similar; sin mencionar el hundimiento del General Belgrano fuera de la zona de exclusión.

(HIPERVÍNCULOS SOBRE ANTECEDENTES)

(1) Análisis geográfico

Frente a la entrada oriental del Estrecho de Magallanes, al noroeste del Cabo de Hornos, se extiende el archipiélago de las Malvinas. Conjunto de 200 islotes de unos 12.000 km² de superficie terrestre esparcidos sobre un círculo de 193 km de mar.

Situadas a unos 700 km. de la costa patagónica y a 15.000 km. de Gran Bretaña, geológicamente forman parte de la plataforma continental argentina.

Las costas dentadas ofrecen numerosos y buenos fondeaderos. La superficie es generalmente accidentada, excepto en la mitad meridional de la Isla Soledad. Los punto más elevados son el Monte Usborne (705 m) en la Isla Soledad y Monte Adam (700 m) en la Isla Gran Malvina. La mayor parte de las tierras altas tiene escasa vegetación y consta de turba erosionada, masas de cantos rodados, glaciares rocosos y ríos de pedruscos angulares de cuarcita. Los árboles no crecen debido al clima y la vegetación natural es pastizal con algunas especies de brezos y arbustos naturales enanos.

Las islas son el hábitat de una gran variedad de aves y mamíferos marinos (ánsares, pingüinos, gaviotas y focas) que se mantiene relativamente en estado natural. No existen mamíferos terrestres indígenas.

El clima es oceánico, caracterizado por una temperatura media de 5/6ºC. Baja pluviosidad distribuida uniformemente durante el año. Nubosidad frecuente, vientos muy fuertes con una velocidad anual media de 28 kilómetros. Se registran nevadas en todos los meses del año con excepción de febrero, pero la nieve rara vez se acumula.

Según un censo de 1980, 1.813 personas habitan las islas en el 82. De ellos, 302 nacidos en Gran Bretaña. La mayoría se remonta al siglo XIX. A partir de 1931 en que alcanzó un máximo de 2.392, el número de habitantes no ha cesado de disminuir. La capital de las islas, y única ciudad, es Puerto Argentino (Port Stanley), en la Isla Soledad, con 1.050 habitantes. Pradera del Ganso (Goose Green), el mayor asentamiento rural, tiene 95 pobladores. El idioma de los isleños es el inglés.

En Puerto Argentino (Port Stanley) y sus alrededores hay unos 14 km de carreteras, de los que 10 están asfaltados y el resto consolidado con cantos rodados. Casi todos los poblados y caseríos están unidos por caminos precarios, que exigen la utilización de vehículos todo

terreno, motocicletas o caballos, según las condiciones meteorológicas. En el territorio hay unos 1.000 vehículos de motor. No existen ferrocarriles ni canales navegables.

Puerto Argentino (Port Stanley) cuenta con una red telefónica a la que están conectadas casi todas las explotaciones agrícolas de la isla Soledad, y existe un centro análogo en la Gran Malvina con sede en Bahía del Zorro (Fox Bay). El tráfico entre las islas principales y el contacto con caseríos en las islas más pequeñas se efectúa por radioteléfono.

En los sesenta se construyó una central eléctrica para Puerto Argentino (Port Stanley), en tanto que, casi todas las explotaciones agrícolas disponen de sus propios grupos electrógenos. Una central de filtración y depuración produce agua potable en la ciudad principal.

A 1.290 km al este-sudeste de las Malvinas se encuentra la isla Georgia del Sur o San Pedro y, a unos 760 de ella, alineadas con las anteriores, las islas Sandwich del Sur. Son terrenos sumamente montañosos, con actividad volcánica y clima prácticamente antártico riguroso.

La población de Georgia del Sur se limita al personal de la estación antártico británica King Edward Point; en 1980 eran 20 personas. Las islas Sandwich, de desembarco prácticamente imposible durante el invierno, no tienen población permanente.

---

(2). Antecedentes históricos

Siendo todavía Inglaterra miembro de la comunidad católica y subordinada a las decisiones del Jefe de la Cristiandad, aceptó lo dispuesto en las Bulas *Inter Coetera y Dudum Si Quidem*, firmada por Alejandro VI en 1493. Las Bulas adjudicaban al reino de España los territorios a cien leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde, ratificadas por el testamento de la Reina Isabel de Castilla en su cláusula décima.

Navegantes españoles, comenzando por Magallanes, descubrieron las islas alrededor del año 1520. Esteban Gómez, Simón de Alcazaba y Alonso de Camargo las visitaron antes del año 1540 y las describieron en el *Islario de Sancta Cruz* en el año 1541 *"al oriente del puerto de Sanct Julián... a cincuenta y un grado de altura"*.

Los navegantes ingleses John Davis, Francis Drake y Richard Hawkins, corsarios o piratas a la caza de galeones de cualquier bandera, las percibieron en la lontananza, pero no pusieron pie en tierra y las confundieron con las costas patagónicas.

El holandés Sevald de Weert, al mando del *Geelof* visitó las islas el 24 de enero de 1600 y les dio el nombre Sebaldes, que llevaron por muchos años.

El 6 de febrero de 1690, arrastrado por una tormenta, el Capitán Strong, al mando de la nave inglesa *Welfare*, se refugió en el estrecho que divide las islas y las llamó por primera vez Falkland.

No tardaron en aparecer barcos franceses del Puerto de Saint Maló, particularmente, pescadores en busca de cardúmenes. Llegaron por el estrecho de Magallanes en junio de 1699 y al pasar por las Malvinas las denominaron Malouines.

Mapa francés anterior a la aparición cartográfica de las dos Malouines.
Muestra los descubrimientos de las expediciones salidas de
Saint Malo, en dirección al archipiélago.

Al concluir la guerra de Sucesión entre Inglaterra y España por el Tratado de Ultrech firmado en 1713, los británicos se comprometieron a restituir al rey católico Felipe V, los territorios en disputa, con lo cual se cerró el primer capítulo.

Luego de la guerra de los *Siete Años*, Luis Antonio de Bougainville propuso al Rey de Francia Luis XV, organizar una expedición a las islas. Aceptada la propuesta, en 1764, Bougainville instaló una colonia y construyó un fuerte. Las autoridades españolas protestaron y los franceses reconocieron su soberanía y les entregaron las instalaciones.

El 23 de enero de 1765, otro inglés, el Comodoro Byron desembarcó en la rada, que los franceses habían llamado Port de la Croisade, le cambió el nombre por Port Egmont en señal de posesión. Enterada España de esta usurpación, expulsó a los ingleses y destruyó el fuerte, iniciándose una áspera negociación entre ambas naciones.

Se inició así, un período durante el que los funcionarios españoles ejercieron la administración de las islas, designando hasta 1811 veinte gobernadores.

En 1820 Londres reconoció la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata y en 1825 firmó con Buenos Aires un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. En ninguno de ambos instrumentos jurídicos hizo reclamo o reservas del legado histórico de la nueva república, la cual, a partir del 10 de junio de 1820 hizo efectivo el control político de las islas Malvinas, junto con otros territorios insulares en el Atlántico Sur.

El 6 de noviembre de 1820, el nuevo gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata izó, por primera vez, la bandera argentina en las Islas Malvinas. Esta acción constituyó un intento de afirmar su derecho a las anteriores posesiones españolas. El primer gobernador argentino, Luis Vernet, que había representado un papel importante en el intento de fundar un asiento en las islas, ocupó su cargo el 10 de junio de 1829.

A pesar de las agrias protestas británicas, prohibió la pesca en toda la zona y detuvo en 1831 a la goleta norteamericana *Breakwater* por no respetar dicha ley. El cónsul norteamericano en Buenos Aires protestó y amenazó con represalias, apoyando su desafío con el USS *Lexington*, un navío de guerra que en ese momento estaba en el Río de la Plata. Por iniciativa del capitán Silas Duncan, el USS *Lexington* navegó hacia las islas, desembarcó hombres, destruyó todas las instalaciones militares, arrasó los edificios, se apoderó de las pieles de foca, arrestó a la mayoría de los habitantes y se retiró, declarando que las islas carecían absolutamente de gobierno. Esto motivó la ruptura de relaciones entre la Argentina y los Estados Unidos de Norteamérica.

El 10 de septiembre de 1832 Buenos Aires designó un nuevo comandante militar y político interino en las Malvinas y despachó una cañonera, la ARA *Sarandí*, para reparar los daños y restablecer la ley y el orden en la colonia. El segundo gobernador desembarcó, pero dos meses después, cuando la cañonera se alejaba de las islas, la guarnición se rebeló y lo mató. La *Sarandí* regresó y trató de reprimir a los amotinados.

Contemporáneamente, la corbeta británica HMS *Clio* apareció en Puerto Soledad. Había sido enviada por el almirantazgo para consolidar la soberanía británica en las islas, aprovechando la desorganización provocada por el incidente de la USS *Lexington*. El capitán Onslow de la *Clio* informó al capitán Pinedo, de la *Sarandí*, que la bandera británica remplazaría a la argentina al día siguiente. El 3 de enero de 1833. Pinedo expresó su desacuerdo, pero no pudo resistir a una fuerza superior; no hubo disparos y, dos días después, la *Sarandí* abandonó las islas, llevándose a los soldados argentinos, los convictos de la colonia penal de San Carlos y algunos, pero no la totalidad, de los pobladores argentinos.

Las islas fueron declaradas formalmente colonia de la Corona en 1840 y el primer gobernador británico, el teniente Richard Moody, partió desde el Reino Unido en 1841. Después, se desarrolló una pequeña comunidad agrícola y Gran Bretaña mantuvo la ocupación.

Las islas, inclementes e inhóspitas, nunca llegaron a constituir una joya de la corona imperial británica. De acuerdo con el censo de 1980 la población reunía 1.813 personas y dismi-

nuía lentamente. La economía local también estaba decayendo. En 1982 dependía de la exportación de lana, dominada por la *Falkland Islands Company* (FIC).

(3). Declaración Conjunta de Buenos Aires, 1° de julio de 1971

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

En la ciudad de Buenos Aires, del 21 al 30 de junio de 1971, continuaron las conversaciones especiales sobre comunicaciones y movimiento entre las delegaciones de la República Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, esta última con participación de isleños. Las conversaciones tuvieron lugar dentro del marco general de las negociaciones recomendadas por la Resolución 2065 (XX) de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de conformidad con las cartas dirigidas al Secretario General de la Organización por los Representantes Permanentes de ambos países, el 21 de noviembre de 1969 y el 11 de diciembre de 1970.

Los delegados llegaron a la conclusión de que, para contribuir al proceso de una solución definitiva de la disputa sobre las islas y sujetas a la aprobación de sus respectivos gobiernos, deberían ser adoptadas las siguientes medidas:

1. Con el fin de tratar las cuestiones que pudieran surgir en el establecimiento y promoción de las comunicaciones entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas en ambas direcciones, incluidas en las relativas al movimiento de personas, las que pudieran presentarse a los residentes de las Islas mientras se encuentren en territorio continental argentino y a los residentes de este último mientras se encuentren en las islas, se establecerá una Comisión Consultiva Especial constituida por representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino y de la Embajada británica, con sede en Buenos Aires. La comisión tendrá sus representantes en Puerto Stanley que informarán a la misma.

2. El gobierno argentino otorgará un documento a los residentes en las islas Malvinas, sin referencia a la nacionalidad, que deseen viajar al territorio continental argentino y que permitirá su libre desplazamiento en él.

El mismo documento emitido por el gobierno argentino será el único documento requerido a los residentes del territorio continental argentino para viajar a las islas Malvinas.

3. Los residentes en las islas serán declarados por el gobierno argentino exentos del pago de derechos e impuestos y de cualquier otra obligación como resultado de actividades en las islas. Además, los residentes en las islas que se trasladen al territorio continental argentino para prestar servicios en actividades relacionadas con las comunicaciones, estarán exentos de impuestos por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores británicos.

El gobierno británico no demandará el pago de impuestos a los residentes provenientes de territorio continental argentino que presten servicios en las islas en actividades relacionadas con las comunicaciones por sus salarios y otros beneficios que reciban de sus empleadores argentinos.

4. El gobierno argentino tomará las medidas prácticas para que el equipaje normal de los residentes en las islas Malvinas que viajen entre ellas y el territorio continental argentino, cualquiera sea la dirección, esté libre de todo pago de derechos e impuestos.

Los residentes de las islas Malvinas estarán exentos del pago de todos los derechos e impuestos respecto de sus equipajes y efectos del hogar y automóviles que pasen directamente a través del territorio continental argentino hacia las islas Malvinas, o que pasen a través del territorio continental argentino con destino al extranjero.

El gobierno británico tomará las medidas necesarias para que el equipaje normal de los residentes en el territorio continental argentino que viajen a las islas Malvinas o desde éstas al territorio continental argentino esté exento de todo pago de derechos e impuestos.

5. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para que todo residente en las islas Malvinas que establezca su domicilio en el territorio continental argentino pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

Igualmente, el gobierno británico tomará las medidas necesarias para que todo residente en territorio continental argentino que establezca su domicilio en las islas Malvinas pueda ingresar, por una sola vez libre de derechos e impuestos, todos sus efectos personales, del hogar y un automóvil.

6. Los gobiernos argentino y británico facilitarán en el territorio continental argentino y en las islas Malvinas, respectivamente, el tránsito, la residencia y las tareas de las personas directamente vinculadas con las medidas prácticas adoptadas para realizar y promover las comunicaciones y movimiento.

7. El gobierno británico tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las islas Malvinas y el territorio continental argentino.

8. El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas.

9. Mientras no se concluya la construcción del aeródromo de Puerto Stanley el gobierno argentino proveerá un servicio aéreo temporario con aviones anfibios entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas para pasajeros, carga y correspondencia. Este servicio será examinado periódicamente, a la luz del progreso en la construcción del aeródromo antes mencionado.

10. Ambos gobiernos cooperarán en la simplificación de las prácticas, reglamentarias y documentación del transporte marítimo y aéreo, teniendo en cuenta la necesidad de promover y agilizar las comunicaciones.

11. Con el fin de facilitar el movimiento de personas que hayan nacido en las islas Malvinas, el gobierno argentino tomará las medidas necesarias para exceptuarlas de todas las obligaciones de enrolamiento y de servicio militar.

El gobierno británico declarará que en las islas Malvinas no existen obligaciones de enrolamiento para incorporarse al servicio militar.

12. Ambos gobiernos estudiarán e intercambiarán puntos de vista para facilitar el comercio y para permitir una mayor fluidez en las transacciones comerciales.

13. Los gobiernos argentino y británico tomarán las medidas necesarias para que las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en ambas direcciones, sean lo más eficiente y expeditivas posible.

14. Las tarifas para las comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en ambas direcciones, serán iguales a las internas del lugar de origen de las comunicaciones.

15. Los sellos de correo de la correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas, en cualquiera de las dos direcciones, serán cancelados con un sello que se refiera a esta declaración conjunta. Las sacas de correspondencia serán selladas en forma similar.

16. El gobierno argentino estará dispuesto a cooperar en los campos de la salud, educacional, agrícola y técnico, en respuesta a requerimientos que pudieran formulársele.

El gobierno argentino tomará las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio continental argentino para los hijos de residentes en las islas Malvinas y ofrecerá becas que serán anunciadas periódicamente y cuyo número se decidirá a la luz de los requerimientos locales. Ambos gobiernos continuarán su intercambio de puntos de vista en las materias referidas en este párrafo.

17. Las conversaciones continuarán a través de los canales diplomáticos habituales y la próxima reunión tendrá lugar en Puerto Stanley en 1972.

18. Si cualquiera de los dos gobiernos decidiera dejar sin efecto las medidas referidas precedentemente, deberá anunciar tal decisión al otro gobierno con seis meses de anticipación.

Inicialada en Buenos Aires el primer día de julio de 1971, por los jefes de las delegaciones respectivas.

(4). La Fuerza Aérea en Malvinas desde 1971 hasta 1982

En 1971 se concertó con el Reino Unido el "Acuerdo de Comunicaciones". La Fuerza Aérea asumió la responsabilidad de establecer una línea aérea, con frecuencia semanal. Personal de la Institución fue destinado a las islas, en representación de Líneas Aéreas del Estado.

El oficial designado se constituyó en el habitual vínculo de la relación entre las autoridades y comunidades locales, con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

La convivencia familiar diaria, una relación personal respetuosa y una actitud diligente en la prestación de servicios habían de probar al ciudadano malvinense la intención de nuestro país de atender su bienestar y considerar sus intereses, si no sus sentimientos, con los nacionales argentinos.

La situación a comienzos de los 80

A comienzos de los 80, parecía que el gobierno del Reino Unido comenzaba a buscar seriamente una solución a la disputa de soberanía que mantenía con la Argentina. Se analizaba un *lease back* o arrendamiento de las islas por un largo periodo. Esta propuesta, si bien no satisfacía por completo las aspiraciones argentinas, constituía un avance trascendente y un cambio radical en la actitud negociadora del gobierno británico que parecía abandonar las viejas tácticas dilatorias.

Por otra parte el accionar argentino en beneficio del bienestar de la población malvinense se encontraba en el momento de máximo esfuerzo. Transcurrida casi una década desde el primer vuelo de LADE, los malvinenses disfrutaban sin reparos de los servicios que recibían de la Argentina. Los más importantes:

- Dos vuelos semanales de LADE con aviones Fokker, F-27 y F-28. Esto permitía la estadía de turistas, con el consecuente beneficio para el comercio y la hotelería.
- Servicios postales y de carga en todos los vuelos que posibilitaban la llegada regular de la correspondencia, diarios, revistas, videos, películas para su proyección en el cine local y el abastecimiento de verduras, medicinas, etc.
- Provisión regular, por parte de YPF de nafta y querosén. El gasoil, fueloil y lubricantes eran comercializados por la FIC.
- Provisión de gas licuado en garrafas y cilindros por parte de Gas del Estado. Esta empresa debió ampliar su planta de almacenaje para poder satisfacer la demanda.
- Transporte marítimo por parte de Transportes Navales de la Armada Argentina, con una frecuencia cuatrimestral que aseguraba el abastecimiento de gas, nafta y otros productos que adquirían en Argentina: harina, maíz, alimento balanceado, etc.
- Enseñanza del idioma castellano en las escuelas de Port Stanley, brindado por intermedio de maestros argentinos bilingües.

Donde dice "(5) los acontecimientos de marzo de 1982" pagina 10, debería decir "los acontecimientos relacionados con el Señor Constantino Davidoff desde 1977 hasta Marzo de 1982". A continuación incluir los siguientes párrafos.

1977/1981 El Señor C. Davidoff después de muchos esfuerzos logro firmar y escriturar un contrato, en Londres, con la Empresa Christian Salvensen Co. de Edimburgo, para extraer toda la chatarra de las factorías abandonadas en las Islas Georgias del Sur.

La Armada Argentina había logrado (1976) un asentamiento en las islas Sandwiches del Sur que motivó en su momento, una tibia reacción inglesa.

Aprovechando la campaña Antártica 1981/1982, la Armada Argentina y el UNRRE previeron realizar una operación similar en las Islas Georgias del Sur ocupadas por la British Antartic Survey Para realizar esta misión la SRS preparó un grupo que denominó SLFA.

El hecho de que el Sr Davidoff estuviese buscando un medio de transporte para reconocer las factorias ballenera en Georgias, luego trasla-

dar el personal que se encargara del desguace y finalmente, trasladar el material ferroso recuperado; significó para el MMRREE y la ARA la posibilidad de viabilizar el proyecto de asentamiento mimetizando el Grupo Alfa entre los operarios a trasladar, para lo cual, se ofreció al Sr Davidoff los medios navales necesarios para cumplir su contrato. Esta intención (del asentamiento) era conocida por un sector del MMRREE por la conducción de Transporte Navales y posiblemente por Galtieri y Anaya.

La operacion de traslado a Georgias ~~del~~ de los operarios del Sr Davidoff no fué puesta en conocimiento de la CT que suponía que la SCS evitaría todo movimiento en los mares del sur que pudieran delatar la existencia de un plan alternativo de recuperación de las IM, factible, unicamente si Inglaterra no incrementara los medios militares en la zona.

El 2 Febrero Galtieri ordenó demorar las dos operaciones y unos dias despues ordenó suspender definitivamente la operación Alfa. Sin embargo, Transporte Navales autorizó al Grupo Alfa a embarcarse en el buque antártico Bahia Paraiso asignado a la Campaña Antártica.

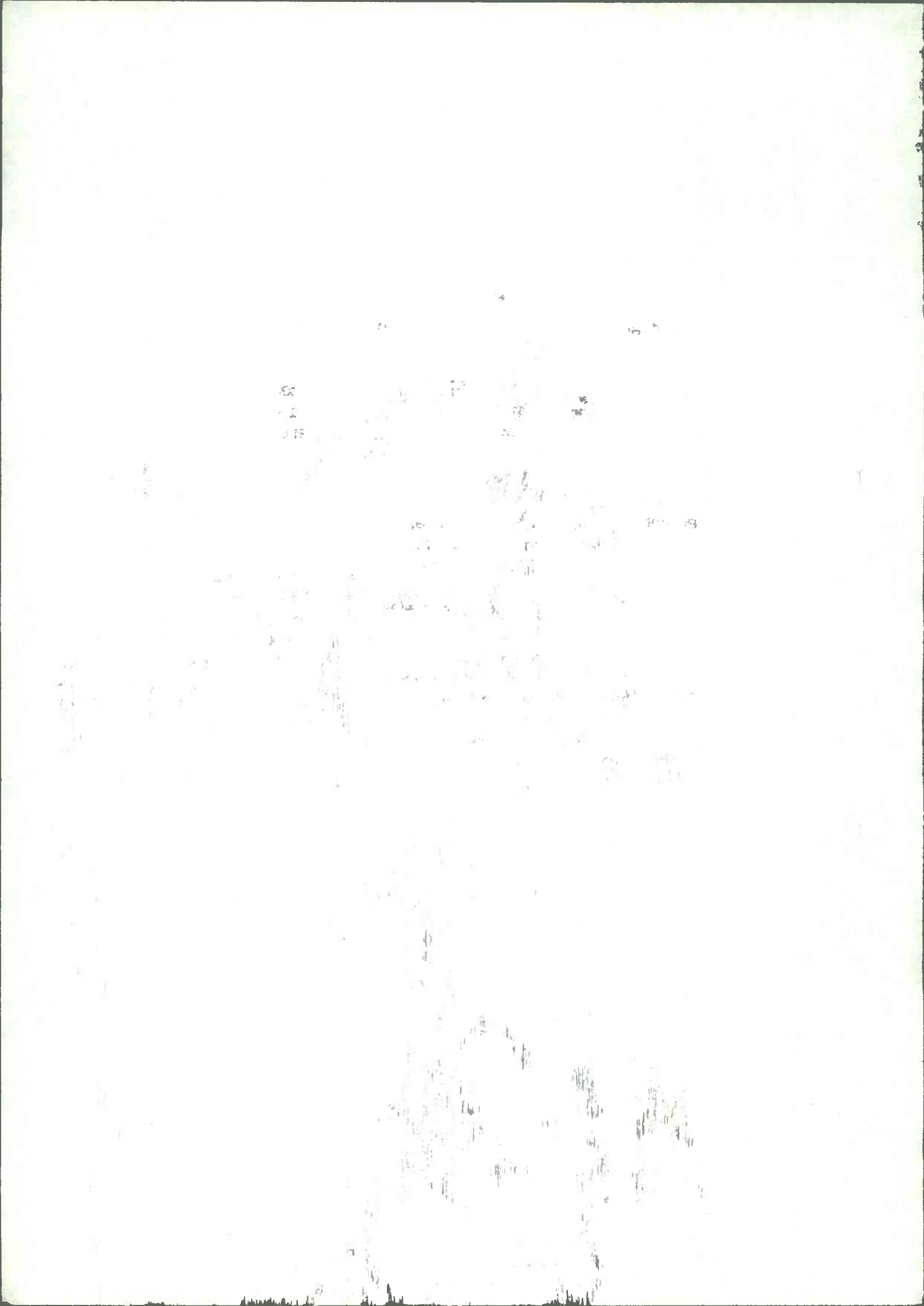
11 MAR 82.- Sin autorización expresa del Sr Ministro de RREE ni de la JCJ ni de la CT, la Empresa Transportes Navales ordenó al Buque Bahía Buen Suceso partir de Bs As trasladando la totalidad de los operarios del Sr Davidoff a Georgias.

19 MAR 1982.- A) pesar de las recomendaciones hechas por el Sr ~~Gobernador~~ Embajador

Sigue en IIIb

NOTA del AUTOR.

El titular de Tr Navales dependía del EMG de la ARA, conocía que se estaba planif la recup IM y Georgias. Dos veces habían suspendido el traslado obreros David y Grupo Alte. Sabía que la recup no podía realizarse si se incrementaban los medios militares ingleses que eran medios de reacción, unos días en llegar, vale decir si se despertaba al león había q actuar rápidamente antes q llegara, por consiguiente de bajo perfil, hacer ruido en la zona la JCJ debería actuar antes q llegue el león



Británico en Bs As al Sr Davidoff referente a que todo buque que arribara a Georgias debía recalar inicialmente en Grytviken, designado por el Gno Inglés puerto de entrada y control, el buque argentino Bahía Buen Suceso, por orden del titular de la Empresa Transportes Navales, recaló directamente en Puerto Leith (uno de los lugares previstos para extraer material ferroso) generando una serie de notas y acciones que eran precisamente lo que la ICJ y la CT querían evitar y que dieron lugar a que la British Antartic Survey, el Gobernador inglés en las Islas Malvinas, la Falkland Islan Company el lobby Falkland, la Royal Navy y el Foreign Office pusieron en marcha las artimañas y la diplomacia de un imperio de varios siglos de experiencia y que siempre encontró la forma de justificar el uso de la fuerza para lograr sus objetivos imperialistas.

sigue en

20 de marzo. El embajador ...

un escalón debía adelantarse 2 o 3 centímetros más que el otro para mantener los DDM

- Becas para los jóvenes malvinenses que quisieran cursar estudios secundarios completos en los colegios británicos de mayor categoría de Argentina.
- Incremento notable del turismo argentino e internacional.

Simultáneamente con el cambio del representante argentino, en 1980, se renovaron el gobernador británico, el secretario de gobierno y el pastor de la catedral anglicana. Excepto el gerente de la *Falkland Island Company*, las personalidades más influyentes eran nuevas, lo que suponía un clima favorable para el desarrollo de una gestión sin prejuicios ni desgaste.

El primer gesto de buena voluntad de las nuevas autoridades fue otorgar al representante argentino un trato distinguido, preferencial y fluido que se ponía de manifiesto en toda reunión social o de trabajo que sostuvieran.

Los problemas de aplicación o interpretación del Tratado de 1971 eran analizados sin especulaciones y con amplitud de criterio. Se encontraban soluciones sin demoras, se lanzaban nuevas ideas para ampliar y profundizar la cooperación. Puede asegurarse, entonces, que en los meses previos a la guerra, la actitud y disposición del gobernador Rex Hunt, como la de su secretario de gobierno Dick Baker eran claramente favorables al incremento de las relaciones con Argentina.

(5). Los acontecimientos de marzo de 1982

19 de marzo - Del buque ARA *Bahía Buen Suceso* desembarcaron en Puerto Leith, isla San Pedro, obreros argentinos de la empresa "Georgias del Sur". Conforme los términos de un contrato firmado y escriturado en Londres, entre el argentino Constantino Davidoff y la "Christian Salvensen Co." de Edimburgo, debían desmantelar una antigua factoría ballenera,

20 de marzo - El embajador británico en Buenos Aires, Anthony Williams, denunció ante gobierno argentino el desembarco de "apreciable cantidad" de militares y civiles en las islas Georgias. Protestó porque habían izado la bandera argentina y cambiado señales inglesas. Agregó que dichos incidentes fueron tomados seriamente por su gobierno y que si los tripulantes no abandonaban las islas inmediatamente, se tomarían medidas.

La cancillería argentina no hizo esperar su respuesta y el mismo día contestó que el ARA *Bahía Buen Suceso*, era un buque de transporte comercial sin personal militar a bordo, cuyas actividades eran bien conocidas por las autoridades británicas y, asimismo, que los hechos acontecidos no revestían importancia y debían tomarse como tales.

21 de marzo: Zarpó de Port Stanley rumbo a Puerto Leith el buque británico *Endurance* con infantes de marina para desalojar a los obreros argentinos, según la intimación del gobernador de Malvinas, Rex Hunt, de reembarcarse y retirarse en veinticuatro horas.

23 de marzo - El ARA *Bahía Paraíso*, que se encontraba en las islas Orcadas, fue desafectado de la campaña antártica y enviado a proteger a los obreros antes que el *Endurance* procediera al desalojo por la fuerza.

El gobierno argentino consideró que la amenaza de emplear al *Endurance* era una verdadera agresión y que Inglaterra, probablemente, enviaría unidades navales a los mares del sur, lo cual tornaría imposible cumplir la alternativa militar.

(6). La recuperación

La Fuerza de Tareas Anfibia 40 entró en acción el 2 de abril. Debió redistribuir las tareas de sus elementos de combate, por las siguientes razones:

- La pérdida de la sorpresa ante la detección de los movimientos navales.
- La destrucción de un helicóptero *Puma* del Ejército al romperse las trincas que lo sujetaban en el rompehielos ARA *Almirante Irizar*.
- Las obstrucciones en la pista.
- La instalación de ametralladoras en el sector.

A las 07:00 hs se ocupó el aeropuerto, cuya pista se encontraba obstruida con máquinas viales y vehículos volcados. La remoción, sin oposición activa, la efectuaron una Sección de la Compañía "C" del Regimiento de Infantería 25, apoyada por una Compañía del BIM 2. La tarea fue esforzada y, a las 07:30, estaba finalizada.

Horas antes, en las primeras de la madrugada del 2 de abril, la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, tenía un movimiento inusitado. En la plataforma de la unidad se hallaban estacionados tres *Hercules C-130H* y dos *Fokker F-28*. Poco después de la 01:00 arribaron otro *Hercules C-130H* y un *Hercules KC-130H*.

A las 00:00 hs llegaron los efectivos del Ejército que serían transportados a Malvinas: el RI 25 del Ejército, a cargo del coronel Seineldín; la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería.

A las 04:00 embarcó el personal y el material. Se iniciaba así, la ejecución de la fase Asalto de la Orden de Operaciones *Aries 82*.

La hora prevista de despegue fue demorada al conocerse la presencia de obstáculos en la pista de Stanley. Por lo que, el *Hercules C-130H* TC-68, al mando del comodoro Beltramone, despegó hacia Malvinas a las 05:15. A bordo viajaban al GOE, al Estado Mayor del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas, el Elemento Control de Transporte Aéreo y el material para la Terminal de Cargas de la nueva unidad aérea de combate.

El TC-68 orbitó durante una hora al este de la pista de Stanley mientras la despejaban de los obstáculos. Previo aviso, aterrizó a las 08:45 con los elementos que constituían el embrión de la BAM Malvinas que, iniciadas las acciones, resistiría cuarenta y cinco días bajo el fuego aéreo y naval y mantendría su capacidad operativa hasta el último día.

El GOE ocupó el aeropuerto y revisó las instalaciones. Verificada la ausencia de elementos de riesgo, se hicieron cargo los responsables de organizar los servicios generales y especiales para asegurar el funcionamiento del aeropuerto y el control del espacio aéreo. El GOE permaneció en la base como seguridad y defensa, hasta que fue relevado por una compañía de la I Brigada Aérea.

Antes del mediodía de ese mismo 2 de abril, detrás del primer *Hercules*, aterrizaron los restantes *C-130H* y *Fokker F-28* con el Estado Mayor de la IX Brigada de Infantería, la masa del RI 25 y la Compañía de Ingenieros 9.

De acuerdo con lo planificado, en los vuelos de regreso al continente se evacuó al personal del BIM 2, relevado a las 14:00 por el RI 25, el que quedó a cargo de la seguridad en Malvinas, actividad que cumplió hasta que fue relevado, a su vez, el 7 de abril de 1982.

Asimismo, se trasladó a Comodoro Rivadavia al gobernador Rex Hunt, su familia y comitiva y a los Royal Marines. Los británicos fueron reembarcados en un *Boeing B-707* de la Fuerza Aérea, que despegó de Comodoro Rivadavia a las 23:40, con destino al aeropuerto de Carrasco en la República Oriental del Uruguay.

El Comando Aéreo Estratégico ordenó el 2 de abril, el despliegue a Malvinas de una escuadrilla de *Pucará*, de la III Brigada, que había arribado el día anterior a Río Gallegos. A las 16:00 hs, aterrizaron en Puerto Argentino los primeros aviones de combate: cuatro *Pucará* despegados de Río Gallegos a las 14:00 hs. Su tarea: ejecutar las operaciones aéreas que le fueran ordenadas por el comandante del Componente Aéreo Teatro de Operaciones Malvinas, en el área de las islas.

La seguridad de Puerto Argentino quedó a cargo de la Compañía de Policía Militar 181 que arribó el día 3 de abril de 1982, transportada en el *Hercules C-130H* TC-64.

Las operaciones dispuestas en el plan *Aries 82,* sin mayores dificultades, para el 4 de abril, estaban completadas. Pero la situación político-estratégica había variado y los requerimientos que se sucedieron, incrementaron el esfuerzo del transporte aéreo en una magnitud insospechada al inicio de las operaciones.

La resolución de la junta ahora era disuadir al gobierno británico de intentar la recuperación de las islas por la fuerza, ante el posible costo económico, político y militar que la empresa le podría ocasionar. Pero esta alternativa había sido expresamente descartada sin ser evaluada por ningún organismo especializado de planificación, de modo que las órdenes provinieron directamente del máximo nivel de conducción nacional.

Sin embargo, a esta altura de los acontecimientos la FAA ya había elaborado dos planes que esperaban la firma de sus comandantes: el plan *Mantenimiento de la Soberanía* y el *Caburé Azul y Blanco*; además tenía en borrador la apreciación de situación del transporte aéreo. Era imposible avanzar en este plan porque, si bien se intuía cuál sería la reacción de la Junta de Comandantes en Jefe en el caso de que Inglaterra no aceptara el hecho consumado de territorio en disputa ocupado por la Argentina, no se podía cuantificar los medios que ordenaría trasladar a Malvinas. Por esta razón se previó la creación del Comando Conjunto de Transporte y del Comando Aéreo de Transporte, los que tendrían la enorme responsabilidad de planificar sobre la marcha.

---

(7). Las gestiones diplomáticas

3 de Abril: El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 502, que exigía el retiro argentino y la iniciación de negociaciones. Votaron a favor de la resolución en contra de la Argentina: EE.UU., Francia, Guayana, Irlanda, Japón, Jordania, Togo, Uganda, Zaire y Gran Bretaña. Se abstuvieron: Unión Soviética, China, Polonia y España. En contra sólo votó Panamá. El general Mario Benjamín Menéndez fue nombrado Gobernador Militar de las Islas Malvinas y se pidió una sesión extraordinaria de la OEA.

5 de Abril: La acción argentina provocó la renuncia del canciller inglés, lord Carrington. La *Task Force* británica partió de Portsmouth. La Comunidad Económica Europea respaldó la decisión inglesa de aplicar sanciones económicas a la Argentina y el Perú definió su apoyo decidido en favor de la Argentina.

6 de Abril: Designado por el presidente Reagan como mediador, el general Alexander Haig conferenció con el canciller argentino, Nicanor Costa Méndez, en Washington.

7 de Abril: Haig viajó a Londres. Los ingleses dispusieron el bloqueo naval de las Malvinas. La Argentina convocó a sus reservas y Costa Méndez regresó a Buenos Aires.

8 de Abril: Alexander Haig se entrevistó con la intransigente Margaret Thatcher. Argentina inició el puente aéreo para reforzar y aprovisionar a las tropas en Puerto Argentino. La fuer-

za naval inglesa navegaba ya a la altura de las Islas Azores. Vía embajada Suiza en Buenos Aires, el Reino Unido comunicó que, a partir de las 04:00 hs. GMT del 12 de abril, en un círculo de 200 MN, se establecería una zona de exclusión marítima alrededor de las Islas. La novedad llegó en momentos en que el general Menéndez asumía como gobernador de Malvinas. Plazas, calles, edificios públicos y numerosas viviendas particulares de prácticamente todo el país habían sido embanderadas con el emblema celeste y blanco.

10 de Abril: El Presidente Galtieri mantuvo una reunión con Haig, recién llegado de Londres. Mientras tanto se llevaba a cabo otra manifestación popular de apoyo a la recuperación de las Islas Malvinas. Galtieri, desde los balcones de la Casa Rosada, dirigió la palabra a los manifestantes.

11 de Abril: Mientras se anunciaba que las conversaciones se empantanaban, Juan Pablo II exhortaba a ambos países a deponer actitudes extremas. El general Haig regresó a Londres. El doctor Costa Méndez afirmó que el diálogo proseguía.

12 de Abril: Telefónicamente Haig comunicó a Costa Méndez, desde Londres, que Gran Bretaña es irreductible. Esa madrugada, las naves de la *Task Force* habían bloqueado las islas, en tanto la Flota de Mar Argentina permanecía en sus apostaderos.

14 de Abril: Galtieri comunicó telefónicamente a Reagan que existía disposición para encontrar una salida pacífica, Haig regresó a Buenos Aires desde Londres. La actuación de Thatcher había recibido el respaldo de la Cámara de los Comunes.

16 de Abril: Haig conversó con autoridades argentinas. Como para desalentar esta segunda tanda de conversaciones, el Reino Unido comunicó que toda nave o aeronave que afectara a la *Task Force*, sea civil, comercial o militar, sería considerada hostil y atacada.

17 de Abril: En Buenos Aires, el Secretario de Estado Haig ponía de relieve a los argentinos que debían confiar en que EE.UU. lograría una solución satisfactoria a las aspiraciones nacionales. Insistió en mantener un marco político ambiguo que dejara claro que la intención final sería la devolución de las islas a la Argentina. El general Haig dio la impresión de ser veraz y sincero, aunque los acontecimientos conspiraban contra sus buenas intenciones.

19 de Abril: El doctor Costa Méndez pidió la aplicación del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) ante la OEA y el general Haig regresó a los Estados Unidos.

20 de Abril: Por 17 votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones (EE.UU., Colombia, Trinidad Tobago y Chile) la Argentina logró convocar la XX Reunión de consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de las 21 naciones signatarias del Tratado de Río, fijada para el 26 de abril. Mientras tanto, los aviones de la Fuerza Aérea Argentina detectaban a la *Task Force* ingresando al área del TIAR adoptando posiciones favorables para la batalla.

22 de Abril: El general Galtieri inspeccionó las tropas acantonadas en Malvinas. Chile, en tanto, a solicitud del embajador británico en Santiago, accedió a desplegar fuerzas militares en el Sur del país y despachar su Armada en silencio de radio al mar, en particular sus dos submarinos clase *Oberon.* Estos hechos inquietaron a los mandos militares argentinos y afectaron, en cierta forma, la asignación de fuerzas. A ello se sumó la colaboración en inteligencia y la operación desde territorio chileno de aviones *Canberra* PR-9 de reconocimiento fotográfico y dos C-130 SIGINT de inteligencia de comunicaciones. El gobierno argentino promulgó el Decreto N' 757 por el cual se designó "Puerto Argentino" a la capital de las Islas Malvinas.

25 de Abril: Gran Bretaña declaró una zona de exclusión total alrededor de la *Task Force*, ya en el área del TIAR, y atacó la guarnición argentina en la isla San Pedro. Argentina protestó firmemente por ambas agresiones ante el Consejo de Seguridad.

26 de Abril: La Junta Militar informó que las fuerzas argentinas estaban dispuestas para el combate, hasta la última capacidad defensiva. En este día, cinco antes del inicio de las hostilidades aviones MK-62 Canberra del Grupo 1 de Bombardeo de Paraná volaron desde su base de despliegue, Trelew, hasta Río Grande en la isla de Tierra del Fuego. Desde allí, con el indicativo "Libra", partieron rumbo a las Georgias para repeler las fragata británicas que atacaban a los infantes de marina argentinos. Formaban la escuadrilla: el B-105, tripulado por el mayor Ramón Vivas y Aldo Escudero; el B-108, primeros tenientes Ricardo Papavero y Hugo Moreno; y el B-109, primeros tenientes Mario Baeza y Jorge Cardo; todos, apoyados por un KC-130 y un Boeing 707 del Grupo 1 de Transporte de El Palomar, como retransmisores y control de misión respectivamente. Esta riesgosa operación al límite del radio de acción de los Canberra, llegó hasta las cercanías de la Bahía de Cumberland. En ese punto, el Oficial de Control que viajaba en el B-707 decidió suspenderla cuando constató, por el cambio de dispositivo de los buques, que habían sido detectados y perdido la sorpresa.

30 de Abril: El Secretario de Estado Alexander Haig anunció el fracaso definitivo de las negociaciones. La Argentina presentó una nota a la ONU informando que haría uso del derecho de legítima defensa si era atacada y, poco más tarde, el presidente Reagan declaró públicamente el apoyo de los EE.UU. a Gran Bretaña en el conflicto, seguido por la dramática imposición de un embargo a las exportaciones de armamentos y de operaciones crediticias hacia la República Argentina. Simultáneamente, las FFAA chilenas completaron un despliegue en la Zona Sur del país de características similares - o aun mayores - que en 1978, cuando ambas naciones estuvieron al borde de la guerra por la cuestión del Canal de Beagle. La guerra estaba por comenzar y nadie había procurado seriamente evitarla. El 30 de abril a última hora de la noche austral un bombardero *Vulcan*, matrícula XM-607 del Escuadrón 44 de la RAF, despegó del aeropuerto de Wideawake de los EE.UU., en la Isla de Ascensión, e inició la incursión de bombardeo a Puerto Argentino.

LAS CIFRAS DEL CONFLICTO

La Fuerza Aérea ejerció la plena responsabilidad del control del espacio aéreo y además efectuó tareas de:

- Ataques a objetivos navales.
- Ataques a objetivos terrestres.
- Transporte aéreo
- Reabastecimiento en vuelo a unidades de la FAA y de la ARA.
- Exploración y reconocimiento.
- Búsqueda y salvamento.
- Guiado y control de los medios de la FAA, ARA y Ejército.

En su cumplimiento se volaron 1.477 salidas, 504 de las cuales correspondieron a misiones de combate con aviones: M-III, BMK 62/64, A-4B y C, IA-58 y M-5.

De estas últimas, 138 aeronaves regresaron sin lograr alcanzar su objetivo, lo cual significa que el 73% llegó al blanco habiéndose perdido 47 aviones.

Entre el 1 de abril y el 29 de junio, la aviación de transporte trasladó 9.910 toneladas de carga, 51.378 personas, con un total de 8.020 horas voladas.

Entre el 1 de mayo y el 13 de junio, tras el establecimiento del cerco aéreo por parte de Inglaterra, se trasladaron 434,3 toneladas de carga, 514 pasajeros y se evacuaron 264 heridos.

En recursos humanos, la Fuerza Aérea sufrió la perdida de cincuenta y cinco hombres, en su mayoría tripulantes de vuelo: treinta y seis oficiales, catorce suboficiales y cinco soldados. Además, cuarenta y siete combatientes resultaron heridos, totalizando 102 bajas.

Las fuerzas argentinas sufrieron 1.703 bajas de las cuales 635 fueron víctimas fatales y 1.068 resultaron heridos.

Aeronaves

Las cuarenta y siete aeronaves perdidas de la Fuerza Aérea fueron:

Douglas A-4B *Skyhawk*	10
Douglas A-4C *Skyhawk*	9
AMD Mirage M-III EA	2
IAI M-5 *Dagger*	11
BAC BMK-62 *Canberra*	2
FMA IA-58 *Pucará*	11
Lockheed C-130H *Hercules*	1
Gates LR-35A *Learjet*	1

A estas cifras, deben sumarse 13 IA-58 *Pucará* y 2 Bell-212 destruidos en accidentes o que quedaron en las islas después del cese de fuego.

Pérdidas de la fuerza de tareas británica

Personal

Tomando en cuenta las cifras oficiales británicas, fallecieron 255 hombres y resultaron heridos 777. Total de bajas: 1032. Esta cantidad es uno de los más altos porcentajes de pérdidas sufridas por Gran Bretaña, desde la Segunda Guerra Mundial:

Lugar	Duración	Muertos
Palestina	1945 – 1948	223
Corea	1950 – 1953	537
Chipre	1954 – 1959	105
Suez	1956	32
Malaya	1958 – 1961	525
Malvinas	45 días 1982	255

Aeronaves

No se sabe exactamente la cantidad de aeronaves perdidas por el Reino Unido, ya que como en el caso de las bajas de personal, las cifras oficiales son dudosas. Los registros propios hablan de las siguientes cifras:

BAC Sea Harrier FRS.1	6
BAC Harrier GR.3	5
Boeing Chinook HC-1	3
Westland Sea King HC-4/HAS	5
Westland Wessex HAS-3/HU-5	9
Westland Lynx HAS-2	3
Westland Scout AH-1	1
Aerospatiale 342 Gazelle AH-1	3

Buques hundidos o destruidos

Destructor	Tipo 42	clase *Sheffield*	D-80	HMS *Sheffield*
Destructor	Tipo 42	clase *Sheffield*	D-118	HMS *Coventry*
Fragata	Tipo 21	clase *Amazon*	F-184	HMS *Ardent*
Fragata	Tipo 21	clase *Amazon*	F-170	HMS *Antelope*
Buque Logístico	Desembarco		L-3005	RFA *Sir Galahad*
Buque Logístico	Desembarco		L-3505	RFA *Sir Tristram*

Portacontenedor	Gran Porte		*Atlantic Conveyor*
Lanchón	Desembarco		*Foxtrot 4*

Total: ocho

Buques averiados de consideración

Portaaviones	Liviano	(R-05)	HMS *Invincible*	Negado por fuentes británicas
Portaaviones	Liviano	(R-12)	HMS *Hermes*	Negado por fuentes británicas
Destructor	clase *County*	(D-18)	HMS *Antrim*	
Destructor	clase *County*	(D-19)	HMS *Glamorgan*	
Destructor Tipo 42	clase *Sheffield*	(D-88)	HMS *Glasgow*	
Destructor Tipo 42	clase *Sheffield*	(D-89)	HMS *Exeter*	
Fragata Tipo 22	clase *Broadsword*	(F-90)	HMS *Brilliant*	
Fragata	clase *Leander*	(F-56)	HMS *Argonaut*	
Fragata Tipo 21	clase *Amazon*	(F-173)	HMS *Arrow*	
Fragata Tipo 12	clase *Rothesay*	(F-126)	HMS *Plymouth*	
Submarino	clase *Oberon* (S-21)		HMS *Onyx*	Accidente operacional

Total: once

Buques averiados

Fragata Tipo 22	clase *Broadsword*	(F-88)	HMS *Broadsword*
Fragata Tipo 21	clase *Amazon*	(F-174)	HMS *Alacrity*
Fragata Tipo 21	clase *Amazon*	(F-172)	HMS *Ambuscade*
Fragata Tipo 21	clase *Amazon*	(F-185)	HMS *Avenger*
Buque de Asalto	Anfibio	(L-10)	HMS *Fearless*
Buque Logístico	de Desembarco	(L-3029)	RFA *Sir Lancelot*
Buque Auxiliar de Apoyo	clase *Tide*	(A-76)	RFA *Tidepool*
Cuatro naves no identificadas			

Total: once

Las cifras indican que treinta buques fueron alcanzados por los aviones y misiles argentinos, de los cuales, la mitad sufrió ataques en más de una oportunidad. Para suerte de la Task Force, de la gran cantidad de bombas *MK-17* lanzadas, sólo dos hicieron explosión (HMS *Ardent*, 21 de mayo y HMS *Antelope*, 23 de mayo; esta última, mientras se intentaba su desarme. En ambos casos los buques resultaron hundidos). Más de una decena de estas bombas no estallaron o simplemente atravesaron los buques limpiamente. Lo cierto es que el poder de la *MK-17* es tal que se estima que, ante la acción de una de ellas, hubiera correspondido la destrucción de la nave.

(A)

El 31 de Marzo de 1982 se le comunicó al ~~Cte de la~~ Jefe de la IV BrAe la decisión del CM y se le ordenó asumir la comandancia de la FAS en Comodoro Rivadavia, reorganizar su PC, inicialmente con medios reducidos, supervisar las tareas de los medios de FA asignados al Cdo Conjunto Malvinas de acuerdo con lo estipulado en el Plan Azul y Blanco (Recuperación) de la FAA, contribuyente al Plan ~~Esque~~ ~~matico~~ de Campaña Esquematico Azul.

Se le adelantó una copia del Plan Mantenimiento de la Soberanía, confeccionado por el CAE en previsión de una reaccion violenta del R.U. con lo cual, el Cte de la FAS fué puesto en situación de lo que debería hacer en ~~caso~~ el caso de que efectivamente tal como lo predecía el Cte Aé Estratégico Inglaterra reaccionario violentamente. Seleccionado precisamente por ser un hombre de acción, profesional y conocedor de las aptitudes de su personal y de los medios de la FAA, no necesitó más para entender la gravedad de los hechos que se avecinaban. Organizó su PC en la ciudad de CRV, tal como ya lo había hecho en los Ejercicios de Gabinete y en el terreno en los que había intervenido activamente. Seleccionó a sus hombres y en base al Plan del CAE ~~confeccionó~~ ~~su propio Plan~~, vigente a partir del 7 de ABRIL de 1982 confeccionó su propio Plan. La FAS oficialmente fue creada el 5 ABR 1982.

continuar a partir de "simultaneamente con la...

OPERACIONES AÉREAS
CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Nacimiento de la Fuerza Aérea Sur

Como lo hacía anualmente, a fines de 1981, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) actualizó el planeamiento para el marco regional. Plan que no contemplaba el caso Malvinas, pues la FAA desconocía (diciembre 1981) totalmente la existencia de una alternativa militar para ese conflicto. Entre las previsiones del plan del CAE, una Directiva ordenaba la constitución de los comandos de las Fuerzas Aéreas y Bases Aéreas Militares en los distintos Teatros de Operaciones que el planeamiento militar había divido del país para su defensa.

Para comandar la Fuerza Aérea Sur (FAS) se designó al brigadier Ernesto Horacio Crespo; al brigadier Luis Guillermo Castellano, como jefe de su Estado Mayor y al comodoro José Antonio Juliá como jefe del Dpto. Operaciones A-3.

El 26 de marzo 1982 el Jefe del Estado Mayor General de la FAA informó a sus mandos superiores de las intenciones del gobierno nacional de recuperar las islas Malvinas.

El 31 de marzo de 1982 se le comunicó al Comandante de la FAS la decisión del Comité Militar y se le ordenó trasladarse a Comodoro Rivadavia, ~~organizar y conducir la FAS~~.

El 2 de abril de 1982 el Estado mayor de la FAS en Comodoro Rivadavia estaba constituido por sólo cinco oficiales: el Comandante, el A-3, el Oficial de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, el A-4 y un auxiliar. ~~Carecían de planes, comunicaciones, conocimiento profundo de la situación~~. Los primeros requerimientos, se orientaron por lo tanto al personal, solicitándose en base al conocimiento de los oficiales superiores presentes.

Simultáneamente con la creación de la FAS, se implementó el Comando aéreo de Transporte (CAT) y el Comando Aéreo de Defensa (CAD). Además, el brigadier Castellano debió ser reemplazado como jefe del Estado Mayor de la FAS porque el Comando Aéreo Estratégico lo designó jefe del Componente Aéreo Malvinas. Por esta causa el brigadier Crespo ordenó que el A-3 asumiera las funciones de Jefe de Estado Mayor de la FAS.

El Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur se completó con los oficiales superiores y jefes que habían arribado para organizar el Comando de Defensa Aérea Sur (CODASUR), los cuales se integraron para constituir un solo comando, porque así lo exigía la situación y el sentido común.

El brigadier Camblor, jefe del Comando de Defensa Aérea Sur, analizada la situación de personal, rápidamente autorizó la integración, asumiendo él mismo las funciones de 2do Comandante de la FAS y jefe del CODASUR.

La FAS debía organizar, en un plazo perentorio, su fuerza para combatir con un enemigo notablemente superior en tecnología y medios y en un ambiente operacional que resultaba extraño a los elementos de la FAA. Ninguna unidad se hallaba dotada ni adiestrada para la lucha en el mar; responsabilidad que, doctrinariamente, era primaria de la Armada. La FAS solicitó, y le fue concedida, prioridad absoluta en la selección de los medios - personal y material - para conformar su dotación.

La FAS en menos de treinta días debía reconocer las capacidades del enemigo; adiestrar a los pilotos en las técnicas particulares de ataque a buques; realizar pruebas operativas;

adaptar los sistemas de armas a la tarea que se avecinaba; reconocer y solucionar las limitaciones propias - que no eran pocas -; estudiar las posibilidades operativas de sus aviones de ataque, que apenas podían llegar a las islas; familiarizar a los pilotos con la operación sobre el mar y archipiélago malvinense.

El Estado Mayor de la FAS descartó la posibilidad de disputar la superioridad aérea, a baja altura, enfrentando a los aviones *Harrier* con los *Mirage* sobre las islas. El problema era simple: si los *Mirage* descendían consumirían mayor cantidad de combustible y no podrían regresar. Si mantenían su altitud, los pilotos dispondrían de unos diez minutos de permanencia. En consecuencia, habría combate sólo si los *Harrier* ascendían y siempre que se iniciara a los pocos minutos del arribo de los *Mirage*. Por lo tanto, la defensa de las unidades desplegadas en Malvinas, estaría limitada a la artillería antiaérea, sin conocer todavía su eficacia, porque no se contaba con verdadera experiencia.

Asimismo, las escuadrillas propias que arribaran a la zona de Malvinas, en misiones de ataque a los objetivos navales o terrestres, no contarían con protección aérea real. La principal ayuda disponible, sería la advertencia de los controladores de radar sobre la aproximación de interceptores *Harrier*. Se enviarían aviones de cobertura, pero éstos poco podrían hacer, en verdad, por su escaso radio de acción. De todos modos servirían para atraer la atención de los *Harrier*. Un recurso que dio resultado en muchas ocasiones.

La Fuerza Aérea Sur en el continente

En las bases de despliegue no se descartaba una posible incursión aérea o, la más probable de comandos, contra instalaciones y material de vuelo. Por lo tanto, se reforzaron las medidas preventivas, y parte de los aviones se dispersaban durante las horas nocturnas.

El CAE desplegó los Escars Aereos moviles

~~Desplegó sus unidades~~ a las bases costeras de la Patagonia, de la siguiente forma:

- El escuadrón de bombarderos *Canberra* a Trelew.
- Los escuadrones de transporte *Hercules C-130*, caza interceptora, búsqueda y salvamento y de diversión, en Comodoro Rivadavia.
- Dos escuadrones de ataque con aviones *A-4C Skyhawk* y *M-5 Dagger* en San Julián.
- Un escuadrón de ataque de aviones *IA-58 Pucará* en Santa Cruz, en tareas costeras y de reemplazo a la unidad similar desplegada en las Islas Malvinas.
- Dos escuadrones de aviones *A-4B Skyhawk* en Río Gallegos.
- Un escuadrón de aviones *M-5 Dagger* en Río Grande.

~~El CAE~~ Finalizados los despliegues los Escars Aereos fueron puestos bajo control operacional de la FAS.

~~La FAS desplegó así unos setenta y tres aviones de ataque.~~

El 29 de abril, ocho aviones *Pucará* del Componente Aéreo Malvinas fueron re desplegados a la BAM Cóndor, en previsión de un probable ataque masivo a la BAM Malvinas; se mantenían a la orden del CIC, para tareas de reconocimiento ofensivo y ataque a objetivos terrestres, especialmente, para repeler cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas de asalto de la Task Force.

El resto de los aviones de la FAA permanecieron en sus asientos de paz, listos para producir los reemplazos que fuesen necesarios.

La FAS debió compatibilizar su accionar con otros comandos colaterales. Esta relación se iría tornando tanto más difícil en la medida en que los límites de su ámbito de operaciones se superponían con los del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y de la Guarnición Militar "Malvinas" con cuyos comandos no tenía relación de dependencia pues, de acuerdo con la orgánica establecida por el Comité Militar, el Comando Aéreo Estratégico y la FAS consecuentemente, era específico, integrado por medios de una sola fuerza.

Al brigadier Crespo se le impuso una misión y los medios para cumplirla. Alertó a sus superiores acerca de los problemas y les informó que - si había guerra - sus hombres lucharían hasta las últimas consecuencias, no importaban los peligros a desafiar y las bajas a sufrir. El 30 de abril, al ocaso, sus hombres, que provenían prácticamente de todas las unidades de la Fuerza Aérea, se hallaban en una tensa vigilia, listos para enfrentar su hora de prueba.

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Sábado 1° de mayo

El parte meteorológico

Lluvioso y techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la Fuerza Aérea Sur, que dificultarían la operación de los aviones de combate argentinos.

La situación de la Task Force

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona TRALA de retaguardia (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla, vicealmirante Woodward, recién arribado al buque insignia, el HMS *Hermes*, tenía órdenes de atacar al día siguiente, e iniciar la operación *Corporate*, cuyo objetivo ulterior era la recuperación de las islas.may01a.html (1)

La Operación *Black Buck*

El comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthan, ordenó ejecutar la operación *Black Buck* (Carnero Negro). Dos bombarderos *Vulcan* matrículas XM 598 y XM 607 del Escuadrón 44 de la RAF, despegando del aeropuerto de Wideawake, en la isla Ascensión, debían volar hasta Puerto Argentino y lanzar veintiuna bombas de 1.000 libras sobre la BAM Malvinas.may01b.html (2)

La apreciación operativa de la Fuerza Aérea Sur.

El comando de la FAS, informado del ataque enemigo, apreció correctamente, que se producirían nuevas incursiones aéreas, sobre objetivos terrestres en Malvinas (radares y otras posiciones defensivas en Puerto Argentino), por parte de la aviación de la Task Force. Se asumió que los portaaviones se mantendrían lo suficientemente alejados al Este, fuera del radio de acción de los cazabombarderos. Por ello, se había concebido el empleo de interceptores *Mirage III y M-5 Dagger* en tareas de sombrilla aérea sobre los blanco propios.

Antes del amanecer se ordenó a las BAM Río Gallegos, Río Grande y San Julián que, en distintos grados de apresto, se pusieran en alerta secciones armadas con misiles aire-aire *Magic / Matra / Shaffrir* y cañones, esperando órdenes para entrar en acción. may01c.html (3)

El bautismo de fuego de la FAA

A las 07:45 despegaron de Río Grande 2 *M-5 Dagger*, indicativo "*Toro*" armados con misiles *Shaffrir*. Pilotos: capitán Carlos Moreno, teniente Ricardo Volponi. Los cazas argentinos, sin llegar a entrar en combate, apoyados por la Estación de Interceptación del CIC Malvinas, evolucionaron en contacto con dos *Sea Harrier* del HMS *Invincible*, (LtCdr RN Robin Kent y Lt Brian Haigh). Los *Toro* aterrizaron, de regreso en Río Grande, a las 09:45.

En comparación con los *Mirage* argentinos, los *Sea Harrier,* por el diseño de sus motores orientables y la posibilidad de ganar una sustentación extra en las maniobras de combate, tenía mayor maniobrabilidad a bajas cotas. Los misiles AIM-9L *Sidewinder* que equipaban, eran *all aspect,* es decir que se podían disparar en cualquier posición relativa con respecto al blanco y no desde el cono de cola como los *Shaffrir* argentinos, pero sobretodo disponían de mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos. El combate a bajas cotas aumentaba el consumo de los *Mirage III* y *M-5 Dagger* que, sin capacidad de ser reabastecidos, quedaban sin posibilidad de regresar al continente.

Alertas en Vuelo

Con las primeras luces, como se suponía, los *Sea Harrier* embarcados atacaron las BAM Malvinas y Cóndor. Si bien fueron detectados con suficiente antelación no hubo posibilidad de interceptarlos con los *Toro* porque, inmediatamente después del despegue descendieron a cotas bajas y se aproximaron rasante debajo de la capa de nubes. Alertada a tiempo, la artillería antiaérea de Puerto Argentino, dio buena cuenta de ellos, no así la de la BAM Cóndor que en esos momentos, pese a la alerta roja, para que no los sorprendieran en tierra, intentaba hacer despegar a sus *Pucará*.

Ante el resultado exitoso de los primeros ataques aéreos británicos y las numerosas detecciones, visuales y electrónicas, que efectuaban los defensores argentinos de las islas, que alertaban sobre la presencia de gran cantidad de buques enemigos, el comando dedujo que era inminente un asalto anfibio en alguna de las playas o puertos no defendidos de Malvinas. Porque así estaba previsto y coordinado, la FAS ordenó el despegue escalonado de prácticamente el 100% de su aviones de combate que, configurados como interceptores o atacantes debían volar hasta las islas y permanecer en alerta en vuelo para ser dirigidos por el CIC Malvinas hacia los blancos. Así salieron... may01d.html (4).

Las misiones de ataque

Las misiones interceptoras relatadas y las que se describen a continuación, tenían por objeto atraer las PAC británicas, para poder infiltrar las misiones de ataque a objetivos navales. may01e.html (5).

Balance del día

Se concretaron 58 salidas de combate:

- 3 aviones derribados. 2 tripulantes fallecidos, 1 recuperado.
- 1 avión, derribado por la artillería propia, piloto fallecido.
- 2 aviones regresaron por inconvenientes técnicos.
- 5 aviones regresaron por ser interceptados.

El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas, al mando del brigadier Castellano, había sobrellevado también un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

Análisis de las operaciones may01f.html (6)

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Capitán D. Gustavo Argentino García Cuerva
- Primer Teniente D. Mario Hipólito González
- Primer Teniente D. José Leónidas Ardiles

- Teniente D. Daniel Antonio Jukic
- Teniente D. Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez
- Cabo Principal Mario Duarte [1]
- Cabo Principal Juan Antonio Rodríguez
- Cabo Primero Miguel Ángel Carrizo
- Cabo Primero José Alberto Maldonado
- Cabo Primero José Luis Peralta
- Cabo Primero Agustín Hugo Montaño
- Cabo Primero Andrés Luis Brashich
- Soldado clase 62 Guillermo Ubaldo García
- Soldado clase 62 Héctor Ramón Bordón

Los soldados García y Bordón fueron las primeras víctimas aeronáuticas del conflicto.

---

(1). CRONOLOGIA DE ACCIONES

Sábado 1° de mayo

Los planes británicos

1. Los británicos habían concebido una operación estratégica conjunta. La Royal Air Force (RAF) con la operación *Black Buck* (Carnero Negro), por un lado, y, por el otro, el ataque masivo de la Fuerza de Tarea de la Royal Navy con los siguientes objetivos:

- Destruir los aeródromos argentinos en las islas (BAM Malvinas, en la península de Freycinet y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).
- Neutralizar los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.
- Consolidar una pequeña cabecera de playa, en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.
- Infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o isleños, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.

2. Contaban a su favor, la experiencia obtenida por algunas de sus unidades en Georgias, que habían recuperado la isla sin mayor resistencia y la ausencia de la flota de mar argentina.

3. Esos factores, sumados al pronóstico meteorológico sobre el continente, que preveía techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la FAS, les hizo pensar en la posi-

[1] A partir de la pagina 25, se encuentran los hipervinculos del 1 al 6.

bilidad de que, frente a una demostración de fuerza y contundencia de los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara la rendición inmediata.

Se emitieron las siguientes órdenes:

- **Grupo 1**: Posicionado a cien millas al N/NE de Puerto Argentino, compuesto por el HMS *Invincible*, ocho *Sea Harrier* del Escuadrón 801, con naves de escolta, para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).

- **Grupo 2**: A noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino, el HMS *Hermes*, buque insignia y naves escolta, con doce aviones *Sea Harrier* del Escuadrón 800 para ataque aéreo a objetivos terrestres. De este Grupo debía desprenderse una flotilla de ataque, compuesta por un destructor Clase County y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo de Puerto Argentino y defensas costeras.

- **Grupo 3**: En zona TRALA, en espera, para helidesembarco y asalto anfibio.

---

(2) CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Sábado 1° de mayo

LA OPERACIÓN BLACK BUCK

Ordenada por el comandante aéreo estratégico de la RAF, Marshall Benthan, a las 19:30, hora argentina, del 30 de abril, despegaron del aeródromo Wideawake, isla Ascensión, dos bombarderos *Vulcan* matrículas XM 598 (mayor Reeve) y XM 607 (capitán Withers), cargados, cada uno, con veintiún bombas de 1.000 libras. En la ruta, debían reabastecerse cinco veces (como mínimo, en el vuelo de ida) de los aviones tanque *Victor*.

A las 19:50, despegaron once *Victor* de los Escuadrones 57 y 58. Un *Vulcan* y un *Victor* eran reservas. A poco de navegar, se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión el avión reserva: XM 607. A unas 243 millas de Puerto Argentino, Withers inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura (700 metros), a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros).

Encendió el radar de bombardeo cincuenta millas antes. Cada diez segundos sonaba la alerta (*radar Warning*) indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió, cuarenta millas antes, a 10.000 pies (3.300 metros). El plan se cumplió: el XM 607, con rumbo 235°, atacó a las 04:40. Pese a semejante esfuerzo, sólo una de las bombas impactó al borde de la pista, a cuarenta metros de la cabecera 08, sin neutralizar el aeródromo.

Una de las bombas cayó cerca del vivac de la Compañía de Defensa de la FAA. Sin embargo, y gracias a las previsiones del Jefe de la BAM Malvinas que el día anterior había ordenado la evacuación, fallecieron únicamente los soldados que custodiaban las carpas. Primeras víctimas aeronáuticas del conflicto que murieron heroicamente en sus puestos de centinela, los soldados clase 63 Guillermo García y Héctor Bordón.

Tripulación del *Vulcan*: piloto, capitán Martín Withers; copiloto, capitán Peter Taylor; navegador, capitán Gordon Graham. Del *Victor* reabastecedor: capitán Dick Russell; operador de radar, capitán Bob Wright y oficial de electrónica, capitán Hug Prior.

Esta operación fue apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por comandos ingleses; el ataque contó con la ayuda de luces rojas (podrían ser guiado láser) que brindaron a los pilotos la dirección de ataque y/o el punto de lanzamiento.

---

(3) Cronología de Acciones

Sábado 1º de mayo

La primera orden de ataque

La primer Orden Fragmentaria impartida por la FAS fue la Nº 1090: dos *Mirage III*, indicativo "*Fiera*", misión: cobertura Puerto Argentino, armamento: dos misiles *Magic*. Esta escuadrilla despegó a las 06:40 hs. Tripulantes: Mayor José Sánchez, Capitán Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30, sobrevolaban Puerto Argentino, sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad, había dos aviones del portaaviones HMS *Invincible* en el aire, en PAC (E y NE de Puerto Argentino), pero no se advirtieron mutuamente. Aterrizaron en Río Gallegos, a las 08:38 hs.

Operaciones de la Task Force

- **Grupo 1** Desde las 06:00 el HMS *Invincible* ordenó despegar a PAC, con la intención de interceptar a los cazas argentinos que arribaran. A partir de las 13:00 destacó una flotilla, compuesta por 2 fragatas F 21, la HMS *Arrow* y otra no identificada como escolta del destructor clase County HMS *Glamorgan*. La flotilla se ubicó a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino y bombardeó el aeródromo.

- **Grupo 2** (HMS *Hermes*): desde un área centrada a 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres escuadrillas de *Sea Harrier*, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:

08:30 a BAM Malvinas (Puerto Argentino)

- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo "*Red*": LtCdr Ogilvy, LtCdr Batt, LtCdr Thomas, Lt Morell. Atacó desde el NO en "*Toss Bombing*" (aproximación rasante del avión, con un brusco ascenso a 30º y el lanzamiento de la bomba, seguido de una inversión del rumbo de la aeronave para alejarse del área de impacto), a posiciones de artillería antiaérea con tres bombas de 1.000 lbs cada una.

- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo "*Black*", compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, FltLt (RAF) Dave Morgan, FltLt (RAF) Ball y FltLt (RAF) Penfold (nótese tres aviadores RAF de numerales en una escuadrilla de la Royal Navy), dividida en secciones atacó rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas "*Beluga*" (bomba racimo) y de 1.000 lb (retardadas con paracaídas). La artillería antiaérea derribó un *Sea Harrier* y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

08:31 hs a BAM Cóndor (Goose Green)

- Una escuadrilla de tres aviones, indicativo "*Tartan*": LtCdr Frederiksen, Lt Hale y Lt Mc Hars, atacó en rasante con bombas de 1.000 lbs y "*Beluga*", la pista y aviones en tierra. Como consecuencia del ataque, un *IA-58 Pucará* fue destruido. Su piloto, teniente Daniel Jukic falleció junto a los cabos principales Juan Rodríguez y Mario Duarte y los ca-

bos primeros José Maldonado, Agustín Montaño, Andrés Brashich, Miguel Carrizo y José Luis Peralta.

---

(4) CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Alertas en vuelo

En cumplimiento de las previsiones, para ponerse a órdenes y ser guiados por el CIC Malvinas, la FAS ordenó el despegue de:

- Cuatro aviones *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Topo*", armamento: cañones y tres BRP; misión: Ataque a objetivo naval. Tripulación: Cap Hugo Palaver, matrícula C-244, Ten Daniel Gálvez C-206, primer teniente Luciano Guadagnini C-221, Alf Hugo Gómez C-225. Despegaron de Río Gallegos a las 08:30.

Al carecerse de sistemas digitalizados de transmisión de datos y de radioteletipos, los Planes de Vuelo y Órdenes Fragmentarias eran comunicadas por el Comando de la FAS al Comando del Comando del Componente Aéreo en Malvinas de forma verbal, vía transmisión radial con codificador de voz. Este método, sobre todo cuando se recibía bajo el fuego enemigo y, entre los operadores, se comunicaban extensos listados de escuadrillas, indicativos, frecuencias, tareas encomendadas, etc., como ocurrió el 1° de Mayo, originaba equivocaciones y fallas en la coordinación.

El CIC Malvinas, todavía en "alerta rojo", a esta hora esperaba la llegada de interceptores. Por confusión, la escuadrilla *Topo*, armada como cazabombardero, fue enviada a interceptar una PAC, indicándosele rumbo y distancia al objetivo. Cuando se le dio la altura, los pilotos descubrieron el error y pudieron regresar, perseguidos por los *Harrier*, gracias a la oportuna intervención de los *Mirage* del capitán García Cuerva y 1er teniente Perona que fueron al encuentro de los británicos (relato que se encuentra más adelante). Los *Topo* aterrizaron en Río Gallegos a las 12:00.

- Dos *Mirage III*, indicativo "*Tablón*", armamento: misiles *Shaffrir*, misión: cobertura aérea en Malvinas Tripulación: Cap Gustavo García Cuerva (I-019) y 1er Ten Carlos Perona (I-015). Despegaron a las 08:59 de Río Gallegos; aterrizaron a las 10:58 hs. Resultado de la misión: se interpusieron entre una PAC de *Harrier* y la escuadrilla "*Topo*" poniendo en fuga a los británicos.
- Cuatro *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Oso*", armamento: bombas retardadas por paracaídas, misión: Ataque a objetivo naval. Tripulación: Cap Fernando Castellano (C-322), Ten Daniel Alberto Paredi (C-319), Cap Mario Caffaratti, Ten Ricardo Lucero (C-302). Despegaron de San Julián a las 11:00; sin recibir tarea, arribaron a las 13:30 hs
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Foco*", armamento: misiles *Magic*, misión: cobertura a Malvinas Tripulación: 1er Ten Roberto Yebra (I-017), 1er Ten Marcelo Puig (I-014). Despegaron a las 10:23 hs., de Río Gallegos, sin recibir tareas, arribaron a las 12:13 hs
- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Limón*", armamento: misiles *Shaffrir*, misión: cobertura Malvinas. Tripulación: Mayor Napoleón Martínez (C-435), 1er Ten Héctor Luna (C-429). Despegaron de Río Grande a las 10:00; sin recibir tareas, arribaron a las 12:15 hs.

Entre las informaciones recibidas por el Comando de la FAS se destacaba el pedido de rendición, a las 09:40, al Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, (enérgicamente rechazado) e innumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la isla Soledad, (lo

que fue confirmado por el radar). Al mediodía, se comenzó a descubrir el dispositivo naval enemigo, con sus buques dentro del radio de acción argentino.

A partir de entonces la FAS mostró sus garras para asombro y respeto de un enemigo que había subestimado sus capacidades. Ordenó despegar sucesivas oleadas de interceptores y cazabombarderos:

- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Ciclón*", misión: cobertura, armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Horacio Mir González (C-430) Ten Juan Bernhardt (C-437). Despegaron de Río Grande, a las 12:30, arribaron a las 14:30 hs. Fueron interceptados por cuatro *Harrier*, y se observó gran maniobrabilidad en las máquinas enemigas.
- *M-5 Dagger*, indicativo "*Fierro*", misión: cobertura. Originalmente esta orden fragmentaria fue ordenada para una sección constituida por el Cap Raúl Díaz (C-421) y el Ten Aguirre Faget (C-412), pero falló la puesta en marcha del numeral pese a que hizo varios intentos. Luego, lo pudo poner en marcha, pero con fuego en la zona del tubo de chorro.

Mientras se solucionaba esta novedad, el capitán Díaz recibió directamente del comando de la FAS, la orden de cumplir él solo esta misión de cobertura. Siguiendo un procedimiento sin precedentes y desaconsejado por todos los manuales, fue el primer piloto que despegó sin el apoyo de un numeral y cumplió una misión de combate, con una aeronave de características propias de cazabombardero, que no contaba con radar de adquisición.

may01rel2.html Relato del Cap Raúl A. Díaz (Anexo A)

- Dos *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Pampa*", armamento: misiles *Shaffrir*, misión: cobertura - sombrilla aérea. Tripulación: 1er Ten José Vázquez (C-313), Ten Atilio Zattara. (C-304) Despegaron a las 13:30, de San Julián, arribaron a las 16:10 hs.

ANEXO A

Relato del Capitán Raúl A. Díaz

El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 1° de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: uno de los escuadrones aeromóviles M-5 Dagger todavía se encontraba en Tandil; no había podido retornar a la BAM San Julián por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril, ante la suposición de que el enemigo incursionaría con un grupo comando contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra.

El regreso del escuadrón a su asiento de operaciones, en la memorable mañana del 1° de mayo, se efectuó en condiciones meteorológicas marginales en toda la ruta, principalmente, en el aeródromo de destino. Llegamos, estando el aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún así el escuadrón aterrizó sin problemas. Allí estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, para rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino.

Como oficial de operaciones, responsable de la confección del plan de vuelo, cumplí la primera misión, la Orden Fragmentaria N° 1101 con el indicativo "Fierro"; se ordenaba una sección con dos misiles Shaffrir y 250 proyectiles de 30 mm por avión. Mi numeral sería el Ten Aguirre Faget.

Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavía sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo. Era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión real de combate. Puse en marcha mi avión, y cuando debía hacerlo el Ten Aguirre Faget, tuvo fallas en su avión, imposibles de solucionar en poco tiempo.

Me sentía tranquilo, pese a evaluar que las posibilidades de éxito se habían reducido; rodé hacia la cabecera de pista y en la misma pregunté a Operaciones si podía ir solo para cumplir la misión, me respondieron con firmeza que sí. Eso ayudó pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate, me encontraría imposibilitado de contar con el necesario apoyo del numeral.

En el vuelo hacia las islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique. El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima.

Próximo a las islas, tomé contacto con el CIC de Puerto Argentino, quien me dirigió hacia un incursor a sesenta millas náuticas al este de las islas.

Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090°) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar seguía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de doce millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente como para que nuestro radar lo perdiera totalmente. Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo.

El operador me hizo colocar rumbo oeste y regresar sobre las islas de las cuales me estaba alejando. Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado, el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco, (señal reflejada en la pantalla del radar), que podía ser una fragata misilística, sugiriéndome que extremara la vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie-aire; ello no ocurrió.

Cuando me encontraba nuevamente sobre las islas, a las que pude distinguir a través de un orificio en las nubes (vi el canal San Carlos y la zona de Darwin), el operador me informó de un ataque aéreo que estaban realizando aviones Sea Harrier, sobre las instalaciones de Puerto Argentino. Le pregunté si me dirigía hacia allí. Respondió negativamente, porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea.

Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sudeste, a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a dieciocho millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 nudos; me dediqué a observar los instrumentos por última vez antes del cruce y, con aprehensión, descubrí que no quedaban más de cinco minutos de combustible, para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.

Cuando me separaban del incursor, o los incursores, unas ocho millas y me encontraba unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa. Lo cierto es que descendió rápidamente hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré; en eso escuché la voz del controlador que me preguntaba cuánto tiempo más podría permanecer sobre las islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.

Me deseó buena suerte y me dio el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí, durante el largo retorno, esta equivocada idea: "los ingleses rehuían el combate aéreo". Algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado, junto a toda mi escuadrilla por dos aviones Sea Harrier, cuando estábamos por atacar la cabeza de playa en puerto San Carlos.

Cronología de acciones
Sábado 1° de mayo

Las Misiones de Ataque

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Torno*", armamento: bombas retardas por paracaídas y cañones. Despegaron de San Julián a las 15:45 hs, misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Cap Norberto Dimeglio (C-432), arribó a las 17:25, Ten Gustavo Aguirre Faget (C-412), 1er Ten César Román (C-407) arribaron a las 18:25.

Atacaron a un destructor clase y a dos fragatas. Esta salida fue la de mayor rédito de toda la batalla del 1| de Mayo: atacó y averió, seriamente, a un destructor de gran porte.

El informe de esta misión dice:

... observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo, se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Unicamente se recibió intenso fuego, de artillería antiaérea, lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.

De acuerdo a fuentes inglesas, los buques eran el destructor HMS *Glamorgan* y las fragatas HMS *Arrow* y HMS *Alacrity*; reconociéndose los siguientes daños:

- HMS *Glamorgan*: (destructor clase County) daños menores.
- HMS *Alacrity*: (fragata tipo 21 clase Amazón), rumbo abierto por una bomba, que estalló muy cerca, pudo ser reparado.
- HMS *Arrow*: (fragata tipo 21 clase Amazon), ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.

De acuerdo con los testimonios de quienes observaron desde la costa y del capitán Giaigischia, que llegaba desde la BAM Cóndor en un helicóptero Chinook trasladando heridos, los buques atacados por la escuadrilla "*Torno*", por su gran tamaño y los domos característicos del radar, eran un destructor tipo *Sheffield* u otro parecido y dos fragatas. Después del ataque, la flotilla comenzó a alejarse. El destructor, seriamente averiado; una densa columna humo negra primero y blanca, una hora después, salía de su cubierta. Durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se habían alejado.

- Dos *A-4C Skyhawk*. Misión: sombrilla aérea. Tripulación: Ten Néstor López (C-303), 1er Ten Daniel Manzotti (C-310). Despegó de San Julián a las 14:00, arribó a las 15:00 hs.
- Dos *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Pampa*"; misión: reconocimiento ofensivo-sombrilla aérea. Tripulación: Cap Eduardo Almoño (C-322), Alf Carlos Codrington (C-325), armamento: misiles *Shaffrir*. Despegaron de San Julián, a las 15:20 hs; El guía, con fallas del VHF y trasvase del tanque izquierdo, informado de la presencia de PAC, regresó. Arribaron a las 17:20 hs.
- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Fortín*"; misión: sombrilla aérea; armamento: misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Guillermo Donadille (C-403), 1er Ten Jorge Senn (C-421). Despegaron de San Julián a las 16:00, sin recibir tarea, arribaron a las 18:40 hs.

previos. García Cuerva fue abatido en la fase final por cañones antiaéreos argentinos controlados por radar. El piloto no logró eyectarse.

El Fl Lt RAF Paul Barton derribó al 1er Ten Perona y el Lt RN Steve Thomas combatió contra el Cap García Cuerva.

En los quince minutos que mediaron entre el combate y su solicitud de aterrizaje, algunas versiones afirman que García Cuerva avistó al *Hermes* donde, en ese momento, un *Sea Harrier* se aprestaba a aterrizar. El argentino lo habría atacado con sus cañones, haciéndolo rebotar dos veces sobre el la cubierta del portaaviones, romper el elevador y caer al mar. Luego ametralló el puente causando averías menores (Pierre Clostermann, *"Le Grand Cirque des Malouines"* Paris Match).

- Un *M-5 Dagger*, indicativo "*Rubio*"; armamento: cañón de 30 mm y dos *Shaffrir*. Despegó de Río Grande a las 15:54. Tripulación: 1er Ten José Ardiles (C-433). despegó con el Cap Carlos Rohde, como jefe de sección.

El primer teniente Ardiles formaba parte de la Sección del capitán Rohde que debió quedarse en tierra por fallas técnicas. Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar, estableció enlace con el CIC Malvinas y fue guiado para interceptar a un supuesto Harrier. Justo antes del cruce, el eco británico se dividió en dos, resultando se dos aviones de una PAC integrada por el Fl Lt RAF Tony Penfold y Lt Cdr RN Martin Hale. A pesar de la desventaja, Ardiles ganó primero la cola de uno de los enemigos y disparó su misil que, por las inferiores características no alcanzó al blanco, sin advertir que el otro Harrier le había disparado un *Sidewinder,* derribándolo sin que poder eyectarse. Fueron testigos oculares los capitanes Ricardo Grünert, Roberto Vila y el 1er Ten Ricardo Fasani, tripulantes de *Pucará* en la BAM Cóndor. Era el cuarto piloto caído el día del bautismo de fuego de la FAA.

may01rel3.html Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy (anexo5/A)

Alrededor de las 15:00, la FAS había actualizado en su carta la ubicación del enemigo, algunos blancos dentro de su radio de acción, y tenía en claro las intenciones de desembarcar y ablandar con fuego naval las posiciones argentinas. Lanzó al ataque todos los aviones disponibles, incluyendo los bombarderos livianos *Canberra MK 62* basados en Trelew.

- Tres *Canberra MK 62*, indicativo "*Ruta*"; misión: buques Bahía Anunciación; armamento: bombas *MK-17*. Tripulación: Cap Juan Nogueira, Cap Raúl Sánchez (B-105), Cap Eduardo Rodino, 1er Ten Armando Dubroca (B-108), 1er Ten Ernesto Lozano, Ten Ernesto Cooke (B-109). Despegaron de Trelew a las 16:05 hs

Fueron interceptados próximos al objetivo (avistaron al *Invincible*), por dos *Sea Harrier*. Evadieron y regresaron, uno (B-108), a Puerto Deseado a las 18:30, con averías; los otros dos a Trelew a las 19:30 hs.

- Tres *Canberra MK 62*, indicativo "*Rifle*"; misión: buques Bahía Anunciación; armamento: cuatro bombas de 1.000 lbs cada una. Tripulación Nº 1: Cap Alberto Balgorrí, Mayor Enrique Rodeyro (B-102); No 2: 1er Ten Mario González, 1er Ten Eduardo De Ibáñez (B-110); Nº 3: Cap Eduardo García Puebla, 1er Ten Jorge Segat (B-104). Despegaron de Trelew a las 16:20 hs.

Esta escuadrilla, inmediatamente detrás de la anterior, también fue interceptada por los *Sea Harrier* de CC Broadwater y Tn Curtiss. Este último, impactó con un misil *Sidewinder*, en el Nº 2. El *Canberra* se estrelló en el océano. Sus tripulantes se eyectaron, pero no pudieron ser rescatados. Los dos aviones restantes, sin posibilidades de defenderse en el aire, regresaron, aterrizando en Trelew a las 19:20 hs.

La tarea de los "*Fortín*" consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla "*Torno*", luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM Malvinas El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Cap Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar Malvinas y esperó sobre la Gran Malvina a 30.000 pies (9.000 m).

Mientras esperaban escucharon las comunicaciones de la sección "*Dardo*", el Cap García Cuerva y 1er Ten Perona; luego de unos quince minutos escucharon a los "*Torno*" regresando en forma individual, el numeral "*Torno 3*", comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts).

A través del Radar, el CIC Malvinas envió a la sección "*Fortín*", a interponerse entre los *Dagger* y los *Harrier*. Los "*Fortín*" eyectaron los tanques suplementarios, de 1.300 litros, y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna, en donde el primero era el "*Torno 3*", tres millas detrás venía una sección de *Harrier* y a dos millas los "*Fortín*". El último rumbo de interceptación que recordó el Cap Donadille, fue 320º, que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles *Shaffrir* quedaron enganchados en él, lo que agregó preocupación al "*Fortín 1*", por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los conocían los británicos que abandonaron la persecución advertidos, seguramente, de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Otra acción de combate aéreo exitosa, pero sin derribos.

- Dos *Mirage III*, indicativo "*Buitre*"; armamento: misiles *Magic*; misión: cobertura - sombrilla aérea. Tripulación: Cap Raúl Gambandé (I-016), 1er Ten Roberto Yebra (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 15:50; arribaron a las 17:40 hs.
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Dardo*"; misión: cobertura; armamento: misiles *Magic*. Tripulación: Cap Gustavo García Cuerva, (I-019), 1er Ten Carlos Perona, (I-015). Despegaron de Río Gallegos a las 15:45 hs.

Esta tripulación realizaba la segunda salida del día y fue la primera que recibió fuego de una PAC británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón. García Cuerva vio el misil arrojado sobre Perona y le gritó: *¡Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!*, pero el misil lo alcanzó. Perona se eyectó y posteriormente fue recuperado. Luego del encuentro, durante largos minutos, el Radar del CIC Malvinas perdió el contacto con el capitán García Cuerva. Al cabo de ese tiempo, ya sin combustible para regresar al continente el piloto tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas. García Cuerva eligió aterrizar y lo comunicó por VHF al Radar y éste al CIC. Cuando se recibió el pedido, se le ordenó volar hacia el norte del aeródromo y eyectarse ya que era prácticamente imposible coordinar el alto el fuego debido a la variedad de escuadrillas que operaban en la zona, al bombardeo naval y a las interferencias que, en ocasiones, imposibilitaban una comunicación adecuada, pero él insistió. Ante lo inevitable el CIC Malvinas ordenó el "alto el fuego".

El cumplimiento de esta consigna demandaba una excelente coordinación entre el CIC Malvinas y el Puesto de Comando de las baterías antiaéreas de las tres fuerzas que defendían Puerto Argentino y la BAM Malvinas. Lamentablemente, los hombres a cargo de la Defensa Aérea de las tres FFAA argentinas, carentes de una doctrina conjunta de procedimiento y sin haber realizado jamás en su historia una ejercitación de esa naturaleza, pese a haber previsto la contingencia y adoptado una serie de medidas en lo escasos 20 días de preparación disponibles, no lograron hacer acatar el alto el fuego, máxime cuando había buques bombardeando la pista y subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Trueno*"; misión: ataque a objetivo naval; armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Cap Pablo Carballo (C-215), Ten Carlos Rinke (C-212), 1er Ten Carlos Cachón (C-225) y Alf Leonardo Carmona (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 16:00 hs.

Esta escuadrilla, después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a Malvinas donde atacó a un buque, al sur de bahía Enriqueta, entre Puerto Argentino y la isla de Bouganville, con bombas y cañones. No reparó que se trataba de un buque argentino, el ELMA *Formosa*. Afortunadamente, esa bomba no explotó. Aterrizó a las 19:30 hs.

- Dos *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Foca*"; misión: ataque a objetivo naval; armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Cap Carlos Varela, Ten Mario Roca. Despegaron de Río Gallegos, a las 16:29; regresaron al ser interceptados por una PAC británica, porque no iban con el armamento apto para el combate aire/aire.
- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Lana*"; armamento: dos bombas retardadas por paracaídas; misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación: Cap Jorge García, Ten Jorge Casco, Alf Gerardo Isaac, Ten Jorge Farías. Despegaron de San Julián a las 16:30. Fue dificultoso el enlace con el radar Malvinas, por el intenso tráfico aéreo. El CIC Malvinas les informó que tenían interceptores a la cola y ordenó abortar la misión. Aterrizaron a las 18:30 hs.

En misión de cobertura de estas escuadrillas, partieron tres A-4B, tripulación: primer teniente Mariano Velasco (C-206); teniente Carlos Ossés (C-246); primer teniente Héctor Sánchez (C-209). Despegaron de Río Gallegos, a las 16:30 hs. Sin blancos adecuados disponibles, el CIC Malvinas les ordenó regresar. Arribaron a las 18:00. (El último regresó, por desperfectos, a las 17:00 horas).

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy (Anexo 5-A)

Aproximadamente a las 16:30 hs, Penfold piloto del Harrier matrícula XZ455, y Martin Hale fueron lanzados desde el Hermes para interceptar dos ecos rumbo E NE sobre la isla Soledad y sin dudas fueron detectados por el radar de Puerto Argentino. Ambos, fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mutuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harrier se trabaron en combate con los Dagger (era un Dagger) que incluía al C-433 piloteado por el primer teniente José Ardiles.

Hale y Penfold estaban a 20.000 pies con los Dagger alrededor de 13.000 pies arriba y a cinco millas de distancia cuando un misil aire/aire (seguramente un Shaffrir) fue disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff (material metálico que se arroja al aire como papel picado para confundir al misil) y buscando las nubes a un nivel de 5.000 pies. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube, el misil se desvió, tal vez debido a que perdió potencia o engañado por el Chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho; y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale. Mientras tanto, alrededor de las 16:41 hs, Penfold se había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de tres millas disparó el AIM 9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto. No se vio que Ardiles se eyectara. Posteriormente se encontraron partes de su avión, aunque no el piloto, en la isla Livel, y en una posición no esperada, a treinta millas al SO de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate.

---

(6) Cronología de Acciones

Sábado 1° de mayo

Análisis de las operaciones

Respecto al accionar enemigo

Si observamos los objetivos operacionales que se había fijado el mando británico para esta batalla y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

- El comando aéreo estratégico de la RAF no neutralizó el aeródromo Malvinas (ataque *Vulcan)*, aunque sí dañó el edificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la Aviación Naval, además de impactar la pista con una bomba de las 18 MK 17 arrojadas que produjo un orificio de quince metros de diámetro en el borde sur.

- La Task Force, a cargo del Alte Woodward:
  - no neutralizó los aeródromos atacados, aunque sí destruyó en tierra un IA-58 Pucará, *un* Aermacchi MB-339 y *un* Skyvan 3M;
  - no pudo evitar los ataques de la aviación argentina que, en su gran mayoría, alcanzaron el objetivo, si bien logró derribar tres aviones misiles AIM-9L;
  - fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Sólo logró infiltrar elementos de comando en las islas; que le serían de utilidad para futuras operaciones.

Pérdidas británicas

En la batalla del 1º de mayo, la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

- Un destructor clase County o Sheffield D 42, seriamente dañado, probablemente hundido en la noche.

- Dos fragatas clase Amazon (tipo 21), HMS *Arrow* y HMS *Glamorgan* dañadas.

- Un *Sea Harrier* derribado (probablemente Lt Cdr G. W. Batt) y otro averiado.

Influencia de los resultados en las operaciones posteriores

Las acciones británicas contra las posiciones en Malvinas, demostraron a su conducción:

- que las fuerzas argentinas en las islas y la FAS (desde el continente), estaban decididas a luchar enérgicamente para defender el objetivo;

- que las defensas argentinas (especialmente en Puerto Argentino, BAM Malvinas), eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (*IA-58 Pucará* y *Aermacchi MB-339*), con base en las islas;

- que las unidades aéreas de la FAS, en un porcentaje muy alto, habían penetrado su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo.

may01rel4.html Extracto de *"The Economist"* de Londres (16/03/84) (anexo 6/A).

Ante estos sucesos el mando británico resolvió:

- retirar su grupo de batalla y demás buques principales de la flota hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros cazabombarderos;

- aproximar en horas de la noche, cuando la FAS no podía atacar objetivos navales, buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval;

- permitir a los elementos infiltrados reunir información del dispositivo argentino;

- requerir refuerzo navales, aeronavales (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su comando superior en Northwood.

Respecto del accionar de la FAA

La FAA, pese a operar al límite de su radio de acción y con malas condiciones meteorológicas en sus bases continentales:

- había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local,
- había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas sobre una poderosa flota naval, poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN,
- y había detectado, agudamente, las debilidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, circunstancia que aprovecharía en futuras batallas.

Sus pérdidas

Pero, al mismo tiempo, la FAA cobraba conciencia de sus deficiencias operativas y contabilizaba:

- cuatro pilotos fallecidos (uno en tierra);
- un navegador fallecido;
- siete suboficiales fallecidos;
- dos soldados fallecidos
- cuatro aviones derribados;
- un avión de combate destruido en Darwin;
- destrucción de un vehículo utilizado como equipo de control aéreo en *Sapper Hill*, por fuego británico.

may01rel5.html Extracto del Informe del Brig. Luis G. Castellano (Anexo 6/B).

Anexo 6/A)

Extracto de *"The Economist"* de Londres (16/03/84)

El almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra....

Lo que pasó, dijo, es que desconocía el potencial de la FAA; "mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo!. ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida? Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos..."

(Anexo 6/B)

Extracto del Informe del Brig Luis G. Castellano

En la madrugada del 1º de mayo nos encontrábamos descansando al lado de nuestro puesto de comando cuando un trueno ensordecedor nos levantó en vilo. Me comuniqué de inmediato con el Com Destri quién, lacónicamente, me informó que un Vulcan nos había bombardeado la pista.

Luego de superar la sorpresa inicial, percibiendo aún el olor acre y penetrante de los explosivos que aún permanecía en el ambiente, el personal comenzó a reaccionar positiva, y hasta algunos temerariamente, a tal punto que hubo que hacer esfuerzos para controlar el contagio de heroísmo en los hombres, que se exponían en plena obscuridad, para auxiliar a los camaradas heridos, guiándose sólo por los lamentos y exponiéndose a las explosiones por retardo.

La intención del enemigo de quebrar la voluntad de lucha de nuestras fuerzas fue muy clara; pero evidentemente no lo logró.

Se alertó a la BAM Cóndor y se ordenó, con las primeras luces, la dispersión de los Pucará, previendo un segundo ataque. Hubo ansiedad, hasta que se comprobó que sólo una bomba tocó la pista, manteniendo en consecuencia su operatividad.

Luego comprobamos que en el ataque fueron utilizadas diecisiete bombas de 1.000 libras y que erraron a la pista pero alcanzaron de lleno el vivac donde hasta la noche anterior dormía la tropa, pereciendo los dos soldados de guardia.

A las 08:15 hs se produjo el segundo ataque simultáneo a las dos BAM con aviones Sea Harrier en vuelo bajo. Esta vez la artillería antiaérea estaba alerta y les hizo pagar caro su osadía y no se aproximaron más a los blancos medianamente defendidos.

A partir del medio día, se acercó a Puerto Argentino parte de la flota y comenzó el ataque en pleno día, contra nuestras posiciones. El CIC y su sistema manual de ploteo en la Mesa de Información General se vio desbordado y la situación se puso caótica cuando comenzaron a llegar numerosas escuadrillas de combate y los enlaces radioeléctricos fueron ineficientes. Esta grave falencia fue subsanada por los operadores del Radar Vigilancia y Control Aéreo (VYCA), quienes suplieron la falta de información con su experiencia e idoneidad.

Estaban allí, a la vista, los tres buques que nos cañoneaban cada quince segundos, cuando sorpresivamente vimos aparecer los M-5 de la FAS, que guiados por el radar de Puerto Argentino atacaron a los buques haciéndoles interrumpir el fuego.

Al ver que desde uno de ellos (el más grande) se desprendía una densa columna de humo y que los tres se alejaban presurosos, todo el ambiente se conmovió con los gritos de júbilo que nuestras tropas lanzaban al aire desde todas las colinas que rodean Puerto Argentino, celebrando la pericia y valentía de nuestros pilotos que habían terminado con la impunidad de los atacantes.

Lamentablemente, el dios de la guerra aún no estaba satisfecho con nuestros heroicos muertos de esa mañana;, nos faltaba un castigo mayor; quiso la fatalidad que el Cap García Cuerva con su Mirage III, no teniendo combustible suficiente para el regreso, en lugar de eyectarse como se le ordenó, pretendiera "salvar" el avión intentando un aterrizaje de emergencia en Puerto Argentino. El nerviosismo, la falta de coordinación y la inexperiencia hizo que nuestra propia artillería antiaérea, al eyectar el piloto sus cargas externas (tanques suplementarios), lo confundieran con un enemigo y lo derribaran.

La brutalidad de la guerra, nos daba el último cachetazo, ese inolvidable día en que las lágrimas nuevamente surcaron nuestro rostro.

Fue una sorpresa incluso para nosotros, la eficacia de la artillería antiaérea propia. Aquí quisiera destacar la presencia de los soldados aeronáuticos que tan valientemente integraron las dotaciones de las piezas, los cuales desde su puesto de combate, tuvieron el privilegio de compartir el glorioso bautismo de fuego de las Alas de la Patria y quienes, en un derroche de coraje y patriotismo, lucharon codo a codo al lado de sus superiores.

Al finalizar la primera jornada, las fuerzas propias se habían limitado a defenderse de los ataques aéreos mediante el uso eficiente de la artillería antiaérea y del bombardeo naval, atacando y poniendo en fuga a los buques enemigos por medio de los aviones de la FAS.

De estas acciones quedaban claras dos conclusiones: que los intentos de helidesembarco del enemigo habían fracasado y que la flota inglesa, no era invulnerable.

Nuestra falencia más grave, sin lugar a dudas, fue la precariedad de los medios con los que se debían coordinar las acciones entre el CIC Malvinas, el VYCA y la FAS. Este hecho como ya dijimos, fue en parte solucionado por el VYCA, no obstante motivó adoptar urgentes medidas correctivas, que en adelante mejoraron en forma significativa nuestro accionar.

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Domingo 2 de mayo

El parte meteorológico

Hasta las 09:00, las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora, aumentó la nubosidad media y alta, con vientos leves del sector Norte. Hacia el fin del día, se observó nubosidad en varias capas.

La decisión del comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur

Al finalizar el día anterior, la actitud de la flota enemiga, de evidente abandono del objetivo desembarco, hacía suponer una mayor libertad de movimientos, por parte de las unidades aeronavales británicas (no aferradas a un desembarco) y, por lo tanto, la posibilidad (dentro de la estrategia naval), de usar esos medios para el ataque a la flota de mar argentina (dividida en tres grupos de tareas), que se encontraba avanzando hacia la Zona de exclusión total. Esto hizo apreciar al comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur una situación táctica desventajosa para la misma y, por lo tanto, ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas, más cercanas al continente. Fue así que, a partir de las 12:30, los tres grupos de tareas, por orden del Comandante de la flota de mar, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El ataque al ARA *Gral. Belgrano*

Con este objetivo se encontraba la Fuerza de Tareas, integrada por el crucero *Gral. Belgrano* y los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena* (Pos: 55º 18' S / 61º 47' O), cuando a las 16:24 hs, fueron atacados, fuera de la Zona de exclusión total, por el submarino nuclear HMS *Conqueror*, que impactó dos torpedos *MK 8* en el crucero argentino, causándole bajas y averías de gran magnitud, que provocaron su hundimiento.

Apreciación de la FAA respecto al ARA Gral. Belgrano

La FAA mantiene su convicción de que esta operación, fuera de toda justificación honorable en las leyes y costumbres de la guerra, obedeció a una decisión eminentemente política, del más alto nivel del gobierno británico. Las causas pueden encontrarse en el interés británico de entorpecer las negociaciones de paz que en esos momentos llevaba, con grandes posibilidades de éxito, el presidente del Perú Arq. Belaunde Terry, con el auspicio (tácitamente encubierto), del gobierno de los EE.UU.

La necesidad de provocar un hecho militar, psicológicamente auspicioso frente a la opinión pública internacional y especialmente británica, antes que las noticias del revés del 1º de mayo desencadenaran actitudes (oficiales y privadas) desfavorables a la conducción política en el Reino Unido. En realidad, la posición del gobierno británico, que presentó al hundimiento del Belgrano sin vincularlo con las acciones anteriores, aún hoy es mantenida como si fuera un objetivo permanente, tendiente a ocultar una verdad que, analizada serenamente, demuestra la importancia que tuvo en el conflicto la batalla del 1º de mayo. A juicio de la FAA, se puede afirmar que, el ataque al crucero fue una consecuencia del revés operativo sufrido por la Task Force el 1º de mayo.

Las actividades aéreas

Durante la noche del 1 al 2 de mayo, el Comando de la Fuerza Aérea Sur trabajó febrilmente, para alistar las unidades, porque preveía que sería una nueva e intensa jornada; aún estimaba que el enemigo intentaría alcanzar los objetivos que no había logrado el día anterior. Asimismo, se suponía que podría haber desembarcado, incluso esa noche, mayor cantidad de efectivos, y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer, las unidades de la Fuerza Aérea Sur habían recibido las órdenes preparatorias para una serie de operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos enemigos.

Pero el enemigo no se acercó a las islas interesado en los movimientos de nuestra flota de mar y favorecido, además, por la situación meteorológica en el Teatro de Operaciones y el continente, que dificultaría casi todo movimiento aéreo de nuestra parte.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Lunes 3 de mayo

El parte meteorológico

El día comenzó con el pasaje de un frente caliente, con cielo cubierto y precipitaciones aisladas, con mejoramiento temporario. Luego empeoró, por la presencia de un frente frío, con reducción de visibilidad. Vientos del sector Sudoeste, moderados, con ráfagas.

El ataque al *Sobral*

Este buque de la Armada había sido destacado para que buscase y auxiliara a los posibles sobrevivientes del *Canberra MK 62*, derribado el día 1º de mayo. Navegando en posición 49º 50' S / 58º 37' O, a las 00:26 hs, fue atacado por helicópteros *Sea King / Sea Lynx*, de los destructores HMS *Coventry* y HMS *Glasgow*, que impactaron sus misiles *Sea Skua*.

El *Sobral* se defendió con sus cañones y ametralladoras, quedando severamente averiado. Su capitán y siete tripulantes fallecieron. Así dañado navegó, dificultosamente y sin comunicaciones, con rumbo al continente, hasta que el 5 de mayo a las 08:45 hs fue descubierto por un Fokker F-27 de la Fuerza Aérea Argentina. Posteriormente un helicóptero de la FAA, al mando del primer teniente Miguel Lucero, rescató a muertos y heridos y los trasladó a puerto. Los tripulantes del *Canberra* nunca fueron hallados.

may03rel1.html Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy (Anexo A).

Las actividades aéreas

La FAS (Fuerza Aérea Sur), atesorando su experiencia, había detectado algunas vulnerabilidades del enemigo. Así, en estos momentos comprendía que:

- Nuestros aviones eran detectados a pocas millas de los destructores, fragatas o portaaviones y siempre que volaran a menos de cincuenta metros de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto, las PAC (Patrulla Aérea de Combate) se dirigirían, normalmente, a interceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente, sólo podrían interceptar a los aviones rasantes por observación visual, no electrónica.

- El armamento misilístico naval británico, excepto el *Sea Wolf* que equipaba sólo a las fragatas de segunda generación, era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura.

- El enemigo evitaría acercar sus buques dentro de nuestro alcance, en horas diurnas.

Por tanto, el mayor interés en ese momento se orientó a:

- Detectar blancos navales, mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

- Distraer a las PAC, mediante operaciones aéreas de diversión, a fin de desgastarlas y alejarlas de las verdaderas misiones de ataque.

- Una vez ubicados los blancos, lanzar ataques masivos de aviones de diversión y ataque, para saturar sus defensas.

El Plan de Operaciones 2/82 **Mantenimiento de la Soberanía**, del 7 de abril de 1982, en el Concepto de la Operación, página 6 párrafo 27 dice:

Normalmente no se encontrarán buques ingleses aislados excepto los piquetes radar. El objetivo de la Fuerza Aérea será impedir el bloqueo aéreo y la ocupación de las islas Malvinas. Conse-

cuentemente serán los buques transportadores de tropa, las lanchas de desembarco, la tropa desembarcada y los aviones y helicópteros (o portaaviones) nuestros objetivos materiales.

Las circunstancias reales de la guerra llevaron a los pilotos a atacar los buques que el destino colocaba en su **mira**.

Intento de continuar el puente aéreo bajo el fuego

El 3 de mayo, a las 09:00 el *Hercules C-130*, indicativo "*Pato*" despegó de Comodoro Rivadavia, con la misión de romper el bloqueo. Desde el 1º de mayo, estaba tratando de llegar a las islas. Se le había ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica desfavorable.

Las condiciones de vuelo, a cien pies de altura, eran de visibilidad parcial en la vertical, y nula al frente por niebla, que se fue disipando gradualmente, a medida que se aproximaban al destino. De pronto, a seis millas, vieron un buque logístico y dos fragatas enemigas. Rápidamente regresaron a Río Gallegos. Dada la alarma, el comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate, que debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

Intento de localización de los portaaviones ingleses

En el CIC Malvinas el Mayor Gilberto Oliva comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían ecos en el radar, y también cuando desaparecían. Así se dedujo, con bastante precisión, la probable ubicación de los portaaviones HMS *Hermes* y HMS *Invincible*.

Accionar enemigo

El *Carrier Battle Group* intentó un acercamiento fugaz a Malvinas, desde el SE, que fue detectada y seguida por nuestros equipos electrónicos. Estaba integrada por un portaaviones, (estimado el HMS *Invincible*), tres fragatas y cuatro destructores. Sin entrar en radio de acción de la FAS, se acercó hasta unas 90 MN de Puerto Argentino, (52º 50' S / 48º 00' O), desde allí se alejó hacia el NE, (51º 40' S / 55º 25' O), sin lanzar ningún ataque.

A las 22:48, aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche, el enemigo bombardeó con fuego naval el aeródromo de la BAM Malvinas.

Anexo A

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

Alrededor de las 04:00 hora Z (hora Zulu, corresponde a la hora del meridiano de Greenwich), del 3 de mayo, cerca de 70 millas al Norte de Malvinas, una tripulación del Escuadrón 826, en el Sea King, matrícula ZA 129 estaba tratando de identificar a un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era, obviamente, argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx, (del Coventry y Glasgow), con un par de misiles Sea Skua cada uno, fueron despachados al lugar. El helicóptero de la Glasgow sufrió falla de UHF y se mantuvo en espera, mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King, habiendo enganchado al blanco, se acercó a ocho millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Martes 4 de mayo

El parte meteorológico

El cielo se presentó nublado, con buena visibilidad y precipitaciones aisladas; un frente cálido se aproximaba desde el Norte, próximo a las islas, y las afectó con abundante nubosidad; techos de 900 metros.

La situación táctica

La flota enemiga, alejada prudentemente, intentó una nueva incursión con sus portaaviones y correspondientes escoltas, HMS *Sheffield*, HMS *Arrow*, HMS *Yarmouth*, HMS *Glasgow* y HMS *Coventry*, con la finalidad de atacar el aeródromo de la BAM Cóndor, y destruir los *Pucará* que habían retornado del Aeródromo Auxiliar Calderón. Simultáneamente, a las 05:33 hs, se estaba realizando la operación *Black Buck II*, la cual, pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (dos aviones *Vulcan* y diez *Victor* como aviones cisternas), tampoco logró hacer blanco en la pista.

La batalla por la información

Sin duda, a esta altura del conflicto comenzaba a materializarse la batalla por la información, en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna era vital para la planificación y ejecución de las operaciones. may04a.html. (Anexo I).

El ataque a un *"Blanco Grande"*

Esta importantísima operación aérea, fue ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos aunque, por las características del ataque, no se pudieron comprobar en el momento los daños ocasionados y el objetivo naval preciso que se batió. ¿Blanco en el portaaviones HMS *Hermes*? may04b.html. (Anexo II).

Los ataques de la Task Force

Aprovechando el mal tiempo reinante en el continente, el *Carrier Battle Group*, en la forma ya explicada, se aproximó a Malvinas y operó sólo con sus medios aéreos de la siguiente forma:

08:00 hs. Aproximó a la BAM Malvinas a dos *Sea Harrier* que sólo se acercaron al aeródromo, sin entrar a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea, posiblemente en exploración y reconocimiento, para verificar daños del ataque del *Vulcan*).

13:10 hs. Ataque de tres *Harrier* a la BAM Cóndor, con los siguientes resultados, según el relato del Diario de Guerra del Grupo 1 de artillería antiaérea en Darwin

Día 4: Cerca del mediodía atacan tres Harrier desde el Este, el primero es derribado por una ráfaga de 35mm del Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ 450 y su piloto es Nick Taylor, quien muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la pieza N° 5 de 20 mm, se aleja humeando y lanza sus bombas sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20 mm gira hacia el Sur lanzando su carga a un campo vacío.

Este fue un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blancos y no hubo bajas propias.

La operación *Black Buck II* (Ataque de avión *Vulcan*)

Esta misión se concretó a las 05:33 hs, sobre la BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo N-NE y lanzando diecisiete bombas con retardo de hasta dos horas, que impactaron a 45º de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo levemente a dos soldados del Ejército Argentino.

Esa noche fue tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

El Aviso Sobral

Lenta y dificultosamente, el Aviso Sobral, con sus muertos a bordo, navegaba (en posición desconocida, dado que no emitía mensajes), hacia nuestro continente. Su acción de búsqueda y rescate de dos tripulantes del *Canberra* eyectados, será permanentemente reconocida por la Fuerza Aérea Argentina.

(Anexo I)

La batalla por la información

La información de la Task Force

La Task Force era, ahora, consciente de sus grandes deficiencias en este aspecto. Al no disponer de la información satelital y/o electrónica (*Big Bird* y otros satélites), complementada por nuestras acciones de desinformación y contrainformación, debían confiar en la búsqueda de observadores visuales en tierra, submarinos y los elementos electrónicos embarcados, de poco alcance, a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar.

A esto se debió que tuvieran que comprometer acciones peligrosísimas, desde el punto de vista político, estratégico y militar, como fue la de helitransportar grupos comandos a Punta Arenas (Chile), a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos.

La información propia

Por su lado, la FAA que, como hemos dicho, no estaba preparada para operar en un Teatro de Operaciones marítimo de tan grandes proporciones ni contra objetivos navales en constante desplazamiento, también sufría la carencia de inteligencia operativa. Para subsanar la deficiencia, puso esfuerzo, y sobre todo imaginación. Se contó para ello con los medios aéreos que efectuaron las misiones de exploración y reconocimiento sobre prácticamente todo el Atlántico Sur y con el sistema de vigilancia del espacio aéreo que desplegó el Comando de Defensa Aérea a lo largo del litoral marítimo y en las Islas.

El centro de gravedad de la vigilancia del espacio aéreo descansó en los radares móviles *Westinghouse TPS 43* de la FAA que, convenientemente ubicados en las bases patagónicas y uno en Malvinas permitieron controlar la mayor parte del área cubierta por el Teatro de Operaciones Austral. En Puerto Argentino, además, se contó con la invalorable colaboración de un radar de vigilancia *TPS 44 Cardión* del GADA 601 del Ejército Argentino. No obstante la eficiencia del equipamiento citado, si se piensa que se debía defender una isla en el Atlántico Sur sin ninguna posibilidad de adelantar un buque de alerta temprana, por falta de dominio del mar, y se consideran los 5.000 km que separan a las Malvinas de la Isla de Ascensión, de donde despegaron los bombarderos *Vulcan,* se comprenderá que los escasos 300 km cubiertos por los sensores argentinos eran prácticamente insignificantes.

Como un complemento del sistema de vigilancia se desplegaron en las islas y en el litoral continental austral, Redes de Observadores del Aire (ROA) que, bien enlazadas y centralizadas, obtuvieron no sólo en la observación aérea, sino también, importantísima información sobre los movimientos navales y terrestres. En las islas, la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma independiente: una principal, que cubría más de la mitad de la isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la provincia de Córdoba, dependiente del CIC Malvinas; y una red local de la BAM Cóndor en Darwin, integrada por personal militar superior de la Fuerza Aérea.

Por su parte, la Armada utilizó dos aviones *Neptune* que, agotados materialmente, volaron hasta el 15 de mayo. A las 09:30 de ese día, uno de ellos ubicó dos formaciones navales: Un grupo, en los 52º 33' S / y 57º 40' O, otro en 52º 48' 05" S / y 57º 31' 05" O.

ANEXO II

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

El ataque a un *"Blanco Grande"*

Esta operación aérea, planificada y ejecutada por la Aviación Naval mediante el avión explorador *Neptune* y dos aviones *Super Etendard*, portando cada uno un misil *Exocet*, contó con el siguiente apoyo de la FAA:

Lear Jet LR-35, indicativo "*Dardo*"; misión: diversión. Tripulación: primer teniente Eduardo Blanco, Ten Luis Herrera, CP Dardo Rocha; despegó de Río Grande, a las 09:40; arribó a las 1 1:00 hs.

Hercules KC-130, indicativo "*Rata*", tripulación: Vicecomodoro Enrique Pessana, primer teniente Gerardo Vaccaro, Mayor Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SAux Manuel Lombino. Esperó en 50º 30' S / y 65º 30' O a nivel FL 100 y reabasteció, en su vuelo de ida, a los dos *Super Etendard*, "*Vincha*" C/C Bedacarratz, T/N Mayora. Despegó de Río Gallegos a las 08:45, arribó a Río Grande a las 13:45 hs.

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Pollo*", misión: cobertura del *Hercules KC-130* y los dos *Super Etendard SUE*; armamento: dos cañones y misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Amílcar Cimatti (C-437), Cap Higinio Robles (C-414). Despegaron de Río Grande a las 10:20; arribaron a las 13:00 hs.

Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Talo*", misión: cobertura avión *Neptune*; armamento: dos cañones y misiles *Shaffrir*. Tripulación: Cap Carlos Moreno (C-431), Ten Ricardo Volponi (C-429). Despegaron de Río Grande a las 16:00; arribaron a las 17:00 hs.

Luego del reabastecerse en vuelo, los *Super Etendard* siguieron rasante, engancharon el objetivo mayor y lanzaron los *Exocet* (11:04). Regresaron de inmediato a Río Grande.

El resultado de este ataque

La aviación de combate de la FAS debía penetrar una intrincada red defensiva, llegar hasta los buques y atacarlos sobrevolándolos. La evaluación de los resultados se hacía mediante el análisis de las filmaciones y los interrogatorios a las tripulaciones. Se podía de ese modo identificar, con bastante precisión, al menos el tipo de buque atacado.

En cambio, el moderno sistema de armas "stand off" Exocet de la Aviación Naval, mantenía al atacante fuera del contacto visual con el objetivo. Por esa causa, los resultados de los ataques debía analizarse consultando distintas fuentes.

Versión británica:

Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos fueron rescatados. (Información dada el 4 de mayo de 1982 por el portavoz británico)

Simultáneamente a este anuncio oficial, la prensa británica abundó en detalles (sorpresivamente, hasta la fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada), con profusión de fotos y relatos que confirmaban el hundimiento del HMS *Sheffield*. Informes posteriores confirman, sin asomo de duda, que el HMS *Sheffield* recibió el impacto.

Evaluación de la aviación naval:

La información producida, a su regreso a la BAM Río Grande, por los aviadores navales que efectuaron el ataque, puede sintetizarse así:

- Ambos aviones *Super Etendard* tuvieron ecos largos en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.
- Ambos engancharon al grande y dispararon los Exocet de forma simultánea.
- No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su base.
- No confirmaron el impacto.

Desde el punto de vista de la FAA:

Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto del objetivo naval batido este día, de a poco fue elaborando otra hipótesis:

- El *Carrier Battle Group*, al mando del comandante Woodward, repitió la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a aquella, o sea E-NE, y con dos portaaviones y sus respectivas escoltas.
- Los *Super Etendard* de la Aviación Naval, dispararon sus dos misiles contra esta formación, que navegaba en posición 52º 35' S y 57º 33' O.
- Un buque habría recibido impacto
- El segundo *Exocet*, por contramedidas electrónicas, podría haberse perdido en el mar

El 4 de mayo, los portaaviones estaban, uno al E-NE, el otro al E-SE, a una distancia entre 90 y 120 MN de Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato del Mayor Gilberto Oliva:

... luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos en el radar), desde ese punto. Sólo les quedaba un portaaviones. El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al HMS "Invincible", pero el caos fue más evidente.

Se veía cómo reagrupaban a sus aviones *Sea Harrier*, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a cómo habían sido recuperados en el desbande provocado por el ataque. Durante unos días, prácticamente, no hubo ataques aéreos enemigos, pero luego

se fueron recuperando. También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la bahía de San Carlos, desde antes de la caída de Darwin el 29 de mayo.

La hipótesis de la FAA es que el portaaviones HMS *Hermes* habría recibido un impacto, causándole daños, y se retiró al Este.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Miércoles 5 de mayo

El parte meteorológico

El día amaneció con cielos quebrados, un frente frío que se desplazaba hacia el este, encontrándose a mitad de camino entre el continente y las islas; la nubosidad se compactó sobre las mismas. A partir del medio día, cielo cubierto con probables precipitaciones y disminución de techo y visibilidad.

Avistaje del Sobral

Relato del Ten Miguel Ángel Lucero

El 4 de mayo me encontraba de turno con el Ten Jorge Bachiddú, C1° Alejandro Buffarini y el SAux Horacio Dezeta. Durante la mañana nos comunicaron que el buque "Alférez Sobral", que había sido atacado por dos helicópteros enemigos en la cercanía de Malvinas, navegaba a la deriva mar adentro.

A las 12:00 hs. recibimos la orden de despegar con destino a Puerto Deseado para comenzar el rescate del mismo. El clima era terrible, había una fuerte tormenta y las nubes, demasiado bajas, hacían imposible la visibilidad.

El "Alférez Sobral" no aparecía por ningún lado. Se efectuaron maniobras hasta tres metros sobre el nivel del mar. Lo buscamos durante toda la tarde hasta las 19:00 hs, luego de cuatro horas continuas de búsqueda sin resultado. Al día siguiente nos dirigimos hacia el Sur, donde nos cruzamos con varios buques de la Armada y Prefectura y algunos pesqueros que realizaban la misma tarea. Luego de aproximadamente dos horas, observamos en el horizonte un pequeño punto. El mismo se fue convirtiendo poco a poco en algo que navegaba a la deriva, llegando a constatar que se trataba del buque "Alférez Sobral", desde el cual lanzaron dos bengalas, pudiendo reconocer inmediatamente el estado crítico en que se encontraba el buque y su tripulación.

Comuniqué a las autoridades el estado de material y personal y su posición geográfica para su inmediato auxilio. La embarcación más próxima tardaría varias horas en llegar a dicho punto, porque nos encontrábamos a más de setenta millas del continente. Procedí a bajar el pararescate, comunicando que había ocho muertos y cincuenta y dos personas vivas, de las cuales nueve, heridos graves. En cuanto a la parte material, se encontraba destruido un sector de antenas que recibió el primero de los impactos. El segundo destruyó el puente de comando, ocasionando su pérdida de control

Si bien el rescate de los muertos no fue posible en ese momento, debido al estado en que se encontraban, se pudo evacuar a tres heridos graves, que fueron trasladados a Puerto Deseado para su asistencia médica, uno de los cuales fue el C1° Enrique Hernández (Prefectura). Más tarde, el buque fue remolcado hasta el mismo lugar, por el buque "Cabo San Antonio", donde fue asistida el resto de la tripulación.

Regresamos esa misma tarde a Comodoro Rivadavia, dando por finalizada la tarea asignada.

La situación de la Task Force

Según la detección de nuestro Centro de Operaciones Electrónicas (COE), el grueso del *Carrier Battle Group* navegaba, con sus dos portaaviones y escoltas, en la zona E-SE, a 195 Km de Puerto Argentino. No obstante, en proximidades de la isla Los Salvajes(51° 01' S y

61º 05' O), habían sido destacados una fragata y un destructor, con tres helicópteros, seguramente como piquete radar.

El apresto de la FAS

Pese al mal tiempo, el Comando de la FAS había planificado varias salidas, por si mejoraba esta situación. La mayoría, escuadrillas para atacar los objetivos navales detectados en la posición mencionada, pero la meteorología no permitió que se ejecutaran esta acciones.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Jueves 6 de mayo

El parte meteorológico

La espesa capa de nubes, continuaba asentada sobre la superficie del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. Condiciones de vuelo por instrumentos, con sólo 3 Km de visibilidad y techos de 300 m.

Apreciación sobre el enemigo

A esta altura de las operaciones, fuentes propias informaban sobre una concentración de refuerzos en la isla Ascensión. En Buenos Aires, el Comité Militar (COMIL) ordenó ejecutar exploración aérea lejana sobre ruta de aproximación desde Europa y proximidades de las islas Georgias ya que se apreciaba:

- La flota enemiga trataba de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque. Se había confirmado el derribo de un *Harrier*, existía la firme presunción de otro derribo y, al menos, dos más habían sido averiados por la artillería antiaérea. En este día 7, Inglaterra confirmó la pérdida de dos aviones, pero por accidentes y no por la artillería.

- La llegada de un buque mercante y otro de asalto anfibio, con tropas, permitió suponer la intención de ejecutar un asalto masivo en algún lugar no determinado.

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

Entretanto, los defensores de Malvinas urgían, al comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, la satisfacción de sus requerimientos logísticos y de evacuación sanitaria. may06a.html (Anexo I).

La exploración lejana

A las 09:40 se confirmó el avistaje de un petrolero, una fragata T-21 y un submarino.

- *Boeing B-707*, matrícula TC-91, indicativo "*Duque*". Tripulación: Vicecomodoro Joaquín Argüelles, Mayor Armando Buira, SP Armando Rosales, SP Ernesto Wagner. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 06:50; arribó a las 17:40.
- *Boeing B-707*, matrícula TC-92. Tripulación: Mayor Juan Ossa, Vicecomodoro Otto Ritondale, SA Narciso Zárate, SA Diego Callejón. Despegó de Ezeiza a las 05:00; arribó a El Palomar a las 16:30 hs.

Los vuelos en las islas

Una de las preocupaciones del Estado Mayor del Teatro de Operaciones Malvinas, era la sospecha de que el enemigo había desembarcado grupos comandos en la isla de los Leones Marinos. Se ordenaron tareas de reconocimiento ofensivo, a partir de las 08:00:

- Cuatro helicópteros *Puma* de Malvinas, indicativo "*Bobina*" (Ejército).
- Dos *IA-58 Pucará* de Darwin, indicativo "*Patria*".
- Tres *IA-58 Pucará* de Darwin, indicativo "*Gaucho*".

La planificación de combate de la FAS

Mientras en otros niveles de conducción se ordenaban vuelos de exploración, aprovechando la experiencia del 1º de mayo, la FAS dispuso la continuación del abastecimiento a las islas y la planificación de nuevas incursiones en las que se preveía subsanar muchos de los inconvenientes suscitados el día del bautismo de fuego, sobre todo en lo que se refiere al control aéreo adelantado de las escuadrillas de ataque. Sólo necesitaba que mejorase la meteorología y aumentaran las fuentes de obtención de inteligencia.

El 7 de mayo se previeron 69 salidas que no llegaron a concretarse por la ausencia de blancos y el mal tiempo.

Actividad en la isla Ascensión

En vuelo directo desde el Reino Unido, llegaron ocho *Sea Harrier* y tres *Harrier FRS 1*, requeridos por la Task Force para reforzar su dotación en el Atlántico Sur. También zarpó desde Ascensión el buque *Atlantic Conveyor* con importantes pertrechos.

ANEXO I

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Jueves 6 de mayo

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

Se reinició el puente aéreo Comodoro Rivadavia – Malvinas, interrumpido desde el 1º de mayo por los ataques aéreos y bombardeo naval contra el aeropuerto y las pésimas condiciones meteorológicas. La FAS ordenó el envío de dos *Hercules C-130* (indicativos "*Tigre*" y "*Pato*") que, desde Comodoro Rivadavia y escalonadamente, volarían y regresarían de la BAM Malvinas. Como protección, se planificaron dos operaciones de diversión con aviones del Escuadrón Fénix:

- *Lear Jet LR-35*, matrícula LV-OFV, indicativo "*Dardo 1*". Tripulación: Capitanes Antonio Buira Y Carlos Pane. Despegó de Río Grande a las 13:20; arribó a las 15:25 hs.
- *Lear Jet LR-35*, matrícula T-22, indicativo "*Dardo 2*"; Tripulación: primer teniente Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegó de Río Grande a las 13:20; arribó a las 15:25 hs.

La ejecución

- *Hercules C-130*, matrícula TC-65, indicativo "*Tigre*". Tripulación: Comodoro Jorge Martínez, Vicecomodoro Alberto Vianna, Capitanes Andrés Valle y Roberto Cerrutti, SP Pedro Razzini, C1º Carlos Ortiz, SAux Carlos Nazzari, SAux Juan Mamoni. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:00; aterrizó en Malvinas a las 15:50. Despegó a las 16:25; arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:35. Este fue el primer vuelo de transporte que rompió el bloqueo británico.
- *Hercules C-130*, matrícula TC-68, indicativo "*Pato*". Tripulación: Vicecomodoro José Demarco, Mayor Juan Maclay, Vicecomodoro Adrián Speranza, Cap (R) Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Domingo Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos

Cortez Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:00, regresó a las 17:40 sin aterrizar en Malvinas por situación táctica desfavorable.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Viernes 7 de mayo

El parte meteorológico

Amaneció con bancos de nieblas y nubes bajas, hubo un leve mejoramiento, pero, a partir de las 16:00, comenzó a reducirse la visibilidad y los techos.

Los refuerzos de la Task Force

El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a la flota. Los refuerzos no sólo salían de la isla Ascensión, sino que también eran canalizados por las costas sudamericanas del Pacífico e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Medios aeronavales argentinos detectaron, lo que se creyó parte de una fuerza anfibia y logística que, a las 20:45 se encontraba en 35º 40' S y 30º 30' O, con Rumbo 210º y 12 nudos de velocidad, y otra formación naval en proximidad de Isla de los Estados. También se comprobó que aviones *Hercules C-130* y *Canberra* de la RAF llegaban al Sur de Chile.

La actividad aérea de la FAS

Un avión *Electra* de la Armada Argentina fue el medio que avistó, alrededor de las 15:00, a cinco unidades de superficie a aproximadamente 80 MN al Sudeste de la isla de los Estados. Esta información corroboraba las apreciaciones de inteligencia acerca de la velocidad con que llegaban los refuerzos británicos. Todo hacía suponer que, de un momento a otro, alcanzarían la capacidad necesaria para iniciar el desembarco frustrado el 1° de mayo por los ataques aéreos argentinos. La meteorología en esos días favorecía esa maniobra, negando o dificultando, en gran medida, las posibilidades de repeler el mismo.

Ante esta situación, el COATLANSUR con las aeronaves navales y de la FAA que tenía asignada y el comando de la FAS intensificaron las tareas de exploración y reconocimiento, dentro y fuera del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. La atención se volcó en las misiones lejanas con *Boeing B-707* y los *Lear Jet LR-35* y *Fokker F-27* en el litoral marítimo concentrado en el seguimiento de la flotilla que había ingresado por el Cabo de Hornos.

Avistajes may07a.html (Anexo I).

Defensa en el continente

La detección de los cinco buques británicos en el mar del sur argentino dio lugar a una serie de medidas defensivas en las bases de la FAS:

- Dispersión y refugio de los aviones en las bases aéreas,
- Alerta a la artillería antiaérea,
- Repliegue (nocturno) de tres *M-5 Dagger* de Río Grande y Comodoro Rivadavia.

El puente aéreo

Este día de sobresaltos finalizó sin poder concretar ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaron los tres *Hercules C-130*, que rompieron, una vez más, el bloqueo inglés.

- TC-68, indicativo "*Pato*". Tripulación: Vicecomodoro José Demarco, Mayor Juan Maclay, Vicecomodoro Adrián Speranza, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez. Carga: 14.500 Kg. Despegó de

Comodoro Rivadavia a las 09:30; arribó a Puerto Argentino a las 12:15. Despegó a las 12:45; arribó a Comodoro Rivadavia, a las 15:15.

- TC-65, indicativo "*Tigre*". Tripulación: Mayor Julio Domínguez, Vicecomodoro Roberto Regueiro, Mayor Roberto Bagnasco, SP Carlos Bill, SAux Rodolfo Godoy, CP Oscar Gardenal, SAux Miguel De Robles. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:40; arribó a Malvinas a las 13:55. Despegó a las 14:10; arribó a Comodoro Rivadavia a las 16:45.
- TC-63 indicativo "Puma", Tripulación: Vicecomodoro Jorge Domínguez, Mayor Enrique Bernardi, Cap Miguel Sisco, SAux Ranulfo Lozano y CP Horacio González, SAux Carlos Paoloni, SA Juan Hümöller. Despegó de Río Gallegos, a las 12:40; arribó a Malvinas, a las 15:30. Despegó a las 16:05 y arribó a CRV, a las 18:35.

may07rel1.html Relato del Cap Miguel Angel Sisco (navegador) (Anexo II).

NOTA: En uno de los vuelos de *Hercules C-130*, arribaron a Puerto Argentino artilleros antiaéreos con misiles *SAM-7*. El más antiguo del contingente era el primer teniente Ugarte de la Escuela de Aviación Militar, acompañado por el Ten Garay de la BAM Mar del Plata y numerosos suboficiales.

ANEXO I

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Viernes 7 de mayo

- Por orden del COATLANSUR un *Boeing B-707* de la FAA despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora, hasta los 40º S y 34º O, donde habían sido avistados buques en los días anteriores. Desde allí a las islas Georgias (50 MN antes). Regresó sin obtener datos significativos.
- Un *Fokker F-27*, matrícula T-43; de la FAA, en tareas de apoyo al portaaviones, que navegaba hacia Puerto Belgrano, a 150 millas del destino avistó, casi al ras del agua, a un submarino con las características de los enemigos que, 30 millas atrás, seguía la huella del buque insignia de la flota argentina. Transmitida la novedad, la Armada lo identificó como propio. Fuerza Aérea replicó que el propio ya había sido avistado a veinte millas de Puerto Belgrano y navegaba sobre la superficie. Tripulación: Vicecomodoro Mario Andelique, Cap Carmelo Salas, SM Amílcar Reyes, SAux Alfredo Albertengo, C Dante Ramos, PSup Fermín Dilacio. Despegó de El Palomar a las 11:00; arribó a Comandante Espora a las 12:40. Despegó 13:30, arribó a Comodoro Rivadavia alas 16:10. Despegó a las 17:30; arribó a El Palomar a las 21:15 hs.

La FAS, ejecutó operaciones de diversión sobre las proximidades de Malvinas, y vuelos de exploración cercana, a efectos de confirmar el avistaje del *Electra* naval.

- *Lear Jet LR-35*, indicativo "*León 2*". Tripulación: primer teniente Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda. Despegó de Río Grande a las 14:47; arribó a las 17:00 hs.
- *Lear Jet LR-35*, indicativo "*León 1*". Tripulación: Mayor Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. Despegó de Río Grande a las 14:47; arribó 17:10 hs. Los tripulantes captaron con el radar un eco a las 15:55 y visualmente comprobaron que eran cinco buques (color gris claro, finos y largos), en formación de cuña, rumbo Sur, en la posición 55º 45' S / 61º 25' O, a 30 MN. Se procedió al descenso y alejamiento.

El COATLANSUR ordenó interceptar la flotilla con aviones *Super Etendard*. La FAS cooperó con esta tarea, ordenando, a las 19:08, despegar a un *Hercules KC-130*, indicativo "*Kiko*" para reabastecerlos al SE de cabo Vírgenes, con nivel 200 y bajo control del CIC de Río Gallegos. Además, alertó a tres minutos del despegue a 4 *Mirage III* en la BAM Río Gallegos.

- El *KC-130*, matrícula TC-70, indicativo "*Kiko*". Tripulación: Mayor Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, Mayor Orestes Vila, CP Oscar Fraire, CP Ricardo Camino, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, SP Carlos Guerra y SA Luis Sarmiento. Despegó de Río Gallegos a las 19:00; arribó a Comodoro Rivadavia a las 00:01 del 8 de mayo. En el punto de reabastecimiento, con su radar confirmó la presencia de 4 ecos no identificados: Uno en los 50º 25' S / 68º 00' O, otro en 49º 00' S / 66º 30' O y dos más en 48º 40' S / 66º 35' O. La dirección general era E-NE, seguramente hacia la zona TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

La FAS ordenó dos nuevas salidas de diversión, con dos *Lear Jet LR-35*, que se realizaron a la tarde y noche, desde Río Grande, y se dirigieron a vigilar el derrotero estimado de los buques británicos (54º 00' S / 66º 30' O).

- *Lear Jet LR-35*, matrícula LV-OFV. Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 16:50; arribó a las 19:00. Despegó a las 20:05; arribó a Comodoro Rivadavia a las 22:05 hs.
- *Lear Jet LR-35*, matrícula T22. Tripulación: primer teniente Eduardo Bianco y Ten Luis Herrera. Despegó de Río Grande a las 16:50; arribó a las 19:20. Despegó a las 20:05; arribó a Comodoro Rivadavia a las 22:05 hs.

ANEXO II

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Relato del Capitán Miguel Ángel Sisco (navegador)

El día 7 de mayo despegamos de Río Gallegos en horas de la mañana (12:40), efectuando una navegación táctica a baja altura Río Gallegos - Santa Cruz - Pto. Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Puerto Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM Malvinas (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista. Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuencia de una alerta roja porque se aproximaban dos Harrier. Finalizada la alerta regresamos a Comodoro Rivadavia (16:05), efectuando nuevamente una navegación rasante para evitar ser detectados por el enemigo, aterrizando en nuestro destino, con la satisfacción de haber cumplido la misión. Arribo: 18:35 hs.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Sábado 8 de mayo

El parte meteorológico

Amaneció con lloviznas y baja visibilidad (400 m). Durante la mañana se mantuvo cubierto; al mediodía mejoró la visibilidad, con cielo parcialmente nublado, y se despejó en horas de la tarde. Al anochecer, volvió la neblina.

Los movimientos de la Task Force

El grueso del grupo de batalla inglés maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a Malvinas y mantuvo adelantados, al Norte de la isla Soledad, al destructor Clase 42 HMS *Coventry* y la fragata Clase 22 HMS *Broadsword*, como en días anteriores.

Al comando argentino le seguían preocupando los movimientos navales enemigos que se realizaban al Sudoeste de Malvinas, entre éstas y la Isla de los Estados. Hubo indicios ciertos (16:00 hs), de la aproximación de un portaaviones, en esta zona.

Asimismo, el otro portaaviones, al Este de Malvinas (radial 090), y a más de 100 MN lanzó algunas PAC, a partir de las 08:35, a niveles altos (nivel de vuelo 100/300).

Las actividades de la FAS

Con la situación del enemigo descripta y la planificación que su estado mayor perfeccionaba y completaba desde días atrás, la FAS esperaba su oportunidad.may08a.html (Anexo I).

Otras acciones

Al filo de la medianoche (01:00), Malvinas informó que dos buques grandes (desde el radial 200 a doce kilómetros), efectuaron cañoneo naval sobre el sector Plata (radar FAA y alojamiento Moody Brook).

El Comando Aéreo Estratégico recibió un mensaje del Comandante Fuerza de Tareas 5050 (ARA), que informaba que el ARA *Somellera* y ARA *Bahía Paraíso*, se dirigían a Ushuaia, por lo que no habría estación de Búsqueda y Rescate de superficie por cuarenta y ocho horas.

Ardid de la FAS

- Ante el cañoneo naval nocturno, la FAS intentó un ardid operativo: lanzó desde Comodoro Rivadavia dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Nácar*". Tripulación 1: Mayor Cardoso y Cap González; tripulación 2: Cap Juri, Ten Williams, Cap Glogger, (observador aerofotográfico). Despegaron a las 01:26, rumbo a Malvinas. Arribaron a las proximidades de la isla Soledad a las 02:36, guiados por el CIC Malvinas simularon ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron.

Aparentemente, consiguieron su objetivo disuasivo, pues a las 02:48 cesó el cañoneo naval, y el radar del CIC Malvinas detectó el despegue de un *Harrier* que se dirigió a interceptarlos. Cuando el *Harrier* constató que ya no los alcanzaría, sobrevoló Puerto Argentino, arrojó una bengala amarilla y regresó al portaaviones. Esta operación, propia de diversión, se repitió a las 06:00 del día siguiente, desde Río Grande.

Otros acontecimientos

Se incorporaron al grupo de Exploración y Reconocimiento, dos nuevos aviones *TS-60 Aero Star 600*, con indicativos:

- "*Platino*" en Aeródromo Santa Cruz
- "*Langosta*" en Aeródromo Río Gallegos

En Malvinas

Entre las 09:30 y las 10:30, dos *IA-58 Pucará*, indicativo "*Zorro*", de BAM Cóndor, efectuaron reconocimiento ofensivo al Sur de BAM Malvinas. Tripulación: (A-502) primer teniente Ricardo Fasani; (A-509) Ten Rubén Sassone.

ANEXO I

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Sábado 8 de mayo

Las actividades de la FAS

Esta jornada tampoco fue propicia; el enemigo permanecía alejado y sólo en forma esporádica incursionaba dentro del alcance de la FAS, en puntos distantes entre sí. La meteorología tampoco le permitía libertad de acción.

La FAS ejecutó las siguientes acciones:

- Dos salidas de *M-5 Dagger* Indicativo "*Aguila*". Tripulación: Cap Amílcar Cimatti (C-430) y el Cap Higinio Robles (C-437), armado con cañones y *Shaffrir*. Despegaron de BAM Río Grande a las 11:45 hs; misión: volar sobre las islas Malvinas, bajo control radar, a efectos de obligar el despegue de las PAC enemigas, desgastándolas. Versión: tres tanques de 1.300 litros cada uno.

La navegación se realizó sin novedad; arribando a las islas con nivel 270. Por inconvenientes técnicos, la comunicación con el radar del CIC Malvinas debió establecerse vía torre BAM Malvinas. Por este medio se le retransmitió a los *Águila* la posición de un PAC que se dirigía hacia ellos y que maniobraba buscando la cola, a una distancia de siete millas, y con rumbo general Oeste. El jefe de sección ordenó probar cañones al numeral, quien informó que se le había quedado conectado el empobrecedor de tiro y comenzaba a perder altura. El guía giró en círculos para darle protección al 2 y le ordenó eyectar el tanque ventral. A los 15.000 pies de altura, el 2 recuperó la potencia y ascendieron, proa a Río Grande.

El guía comprobó que tenía problemas de trasvase de combustible por lo que eyectó los tres tanques externos y declaró la emergencia a la torre de Río Grande. Cuando faltaban setenta y cinco millas preguntó las condiciones meteorológicas, se le informó que el aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a cincuenta metros y, además, que el ILS se hallaba fuera de servicio. En ese instante, se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combustible) y, a su vez, el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial); debido a esto, el Capitán Cimatti le ordenó formar en "ciega".

Realizaron la penetración con equipo de ayuda a la navegación e hicieron contacto visual con el eje de la pista, pero muy pasada la cabecera; tuvieron que dar motor y volver a final, para aterrizar en Río Grande a las 13:20 hs.

Simultáneamente, por orden de la FAS, el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las islas con los *Lear Jet LR-35*, teniendo asignado el mismo objetivo.

- Un *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Toro*". Tripulación: Mayor. Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio. Despegó de Río Grande a las 10:45 y regresó a Río Grande, por com-

bustible, coincidiendo con un cambio operativo de la Orden Fragmentaria (Mje No 296/GE del 8 mayo 19:20 hs).

- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativos "*Púa 1*" y "*Púa 2*". Misión: retransmisión diversión. "*Púa 1*" (T-22): Cap Miguel Arques, Ten Gustavo Cercedo, C1º Jorge Bazán, (en este vuelo se tuvo en cuenta el Interrogatorio a Tripulaciones pues, con relación a la planilla de vuelo, difiere en cuanto a un cuarto tripulante). "*Púa 2*" (LV-ONN): Cap Narciso Juri, Ten Alfredo Caballero y Cap Eduardo Glogger. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 14:35, hasta la vertical de Puerto Argentino y regresaron a Comodoro Rivadavia a las 17:45.
- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Cardo I*" y "*Cardo II*". Misión: diversión. Tripulación: "*Cardo I*": Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane y C1º Dardo Rocha; "*Cardo II*": primer teniente Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 10:15/10:25 a vertical Malvinas y regreso a Río Grande; arribaron a las 13:25 hs. Despegaron a las 15:55; arribaron a las 18:15/18:55 hs respectivamente.
- Un *Lear Jet LR-35*. Matrícula T-23, indicativo "*Plomo*". Tripulación: Cap Jacinto Despierre, Cap Rafael González Osterode, SAux José Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 15:30; arribó a Comodoro Rivadavia a las 19:50 hs.
- Un *Lear Jet LR-35*. Matrícula T-22. Tripulación: Mayor Roberto Cardozo, Ten Eduardo Cercedo, C1º Jorge Bazán, R. Callejas. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 22:15. Regresó a las 23:40.

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Domingo 9 de mayo

El parte meteorológico

El domingo 9 continuó el mal tiempo. Las islas, desde las costas occidentales de hasta su límite Este, se encontraban cubiertas por una gruesa capa de nubes bajas, sin claros y con precipitaciones aisladas aunque intensas, que reducían la visibilidad, con techos de 10/20 metros sobre las olas. En los aeródromos del continente, la meteorología era similar.

La situación en la madrugada

La información del día anterior, sumada al cañoneo naval y al despegue intempestivo del *Harrier* en la mitad de la noche, indujeron al estado mayor de la FAS a suponer que la Task Force preparaba un desembarco. Para colmo, se recibieron noticias de un ataque nocturno de helicópteros a la BAM Cóndor y el radar del CIC Malvinas, a las 04:40 comenzó a sufrir una verdadera agresión electrónica.

A esa hora, dos ecos muy grandes se acercaron hacia el estrecho de Fitz Roy. Treinta minutos después, desde los ecos se desprendieron cientos de ecos menores (aparentemente lanchones de desembarco) que apuntaron a la costa. Alertado, el Comandante del Componente Naval de Malvinas se presentó en el CIC y analizando el dispositivo que adoptaban las miniaturas que representaban los buques en la Mesa de Información General, interpretó que se estaba en presencia de un asalto anfibio. Con gran urgencia se alertaron a las defensas costeras y a la FAS. A las 05:55, de repente, y así como habían aparecido, el radar Malvinas informó que, salvo dos, los ecos se habían esfumado. Sólo quedaban lo dos mayores, en radial 170º acercándose, aparentemente, para cañonear las defensas de Puerto Argentino.

El enemigo, sin dudas, había engañado al radar del CIC Malvinas además, causado serias interferencias, que, por momentos, cegaron las pantallas.

Alerta de la Fuerza Aérea Sur

Consecuente con la apreciación de inteligencia que hacía suponer un desembarco y, aplicando la más pura de las doctrinas de intenciones, la FAS decidió anticiparse a los acontecimientos. A las 02:35, ordenó que a primera hora despegaran una serie reactores ejecutivos en tareas de engaño y diversión con el propósito de que el despegue de *Harrier* interceptores develara la ubicación de la flota. Asimismo alertó al 100% del material aéreo de combate en servicio para lanzarlos al ataque cuando se descubrieran los blancos. En esta oportunidad, un Oficial de Control Aéreo Táctico en vuelo dirigiría las operaciones desde un avión volando al Oeste de Malvinas con autoridad para modificar objetivos y horarios. También se alistó un *Hercules KC-130* para despegar a las 06:30 y reabastecer a las escuadrillas de A-4 y, a partir de las 07:30, se alertó a quince minutos, a todos los *Mirage III* de CRV.

En este día la FAS desplegó un tremendo esfuerzo de tanteo para hostigar y detectar la ubicación de la flota británica.may09a.html (Anexo I). Del análisis de los vuelos cumplidos a primera hora, el Comando de la FAS dedujo la presencia de buques piquete radar en radial 330º a 30/40 MN de Puerto Argentino y radial 215º a 20 MN de Puerto Argentino y que la meteorología en Malvinas mejoraba significativamente. A las 12:45, en tanto que en el resto del Teatro de Operaciones permanecían las condiciones bajo mínimo, el sol brillaba entre la bruma de Puerto Argentino. Previendo que el mejoramiento se expandiese, alrededor de las 12:00 la FAS, ordenó atacar los objetivos navales detectados.may09b.html (Anexo II).

Otros sucesos del 9 de mayo

El *Narwal*

Mientras el pesquero argentino *Narwal* navegaba en 52º 45' S y 58º 02' O, fue atacado por dos *Sea Harrier*, (Fl Lt Morgan y Lt Cdr Batt); luego, cuando parte de la tripulación lo había abandonado, el pesquero fue abordado por un helicóptero (Lt Cdr Pollok del 846 Sgdn *Hermes*) con comandos. El *Narwal* se hundió al día siguiente mientras era remolcado. Entre los prisioneros, veinticinco en total, uno falleció y doce resultaron heridos.

Un *Sea Dart* del *Coventry* derribó, al sur de Puerto Argentino, a un helicóptero *Puma* del Ejército que se dirigía en búsqueda y salvamento del *Narwal*. may09rel2.html (Anexo IV).

Los *Neptune* (ARA) fuera de servicio

La Fuerza de Tareas 80 informó que sus aviones *Neptune* estaban fuera de servicio y, por tanto, no ejecutarían más operaciones de exploración y reconocimiento.

Los *IA-58 Pucará* de la BAM Cóndor

Dos *IA-58 Pucará* Tripulación: Capitán Roberto Vila, Teniente Miguel Giménez (A-502 y A-509). Despegaron de BAM Cóndor, para realizar reconocimiento ofensivo sobre Puerto Howard (horario: 08:00 a 10:00 hs). A pesar del mal tiempo (150 m de techo y muy baja visibilidad), recorrieron la zona sin encontrar objetivos y regresaron a su base. Al A-502, que aterrizó en el Aeródromo Auxiliar Calderón, se le hundió rueda de nariz en el barro.

La BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7, que reforzarían su defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Puerto Argentino

A las 22:10, dos fragatas efectuaron cuatro salvas sobre la BAM Malvinas y se alejaron.

Balance del día

Al finalizar este frustrante domingo 9 de mayo, en que la FAS no logró afectar la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado fue:

- Siete salidas de diversión
- Dos salidas *Hercules KC-130*
- Una salida OCAT *HS-125 - 700 B*
- Ocho salidas *M-5 Dagger*
- Nueve salidas *A-4C Skyhawk*

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente Jorge Eduardo Casco
- Primer Teniente Jorge Ricardo Farías

ANEXO I

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Domingo 9 de mayo

La Fuerza Aérea Sur tantea

A las 06:25 despegó de Río Grande la primera de las misiones de diversión y exploración.

- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Pico 1*": Tripulación: primer teniente Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. "*Pico 2*" Capitanes Antonio Buira y Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Despegaron de Río Grande y se dirigieron hasta 80 MN de Puerto Argentino. En esta posición, el CIC Malvinas les ordenó regresar. En pantalla se captaba una escuadrilla de *Harrier* que se dirigía a interceptarlos. Los *Harrier* los persiguieron por 30 MN y abandonaron. Los "*Pico*" ascendieron a nivel 400 y regresaron a Río Grande. Aterrizaron a las 08:10.
- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Pepe 1*". Tripulación: Mayor Ricardo González, Capitán Ricardo Ceaglio. Despegó de San Julián a las 10:07 hs, ruta Río Gallegos-Malvinas-Río Gallegos, arribó a San Julián, a las 17:15. "*Pepe 2*": primer teniente Acosta, Alférez Redonda, con el mismo objetivo, ruta Río Gallegos-Malvinas.

A las 10:30, nivel 350, se contactaron con el radar Malvinas (51º 30' S / 58º 30' O). En esta posición, el numeral 2 alertó sobre la presencia de una estela. Se abrió la formación, iniciando un descenso y observaron el pasaje de dos misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC Malvinas no tenía en pantalla ningún móvil aéreo, por ello, se estimó que fue un misil lanzado desde algún buque (HMS *Coventry* o HMS *Broadsword*). Descendieron bruscamente y regresaron. Arribaron a Río Gallegos a las 12:57 y posteriormente, a San Julián, a las 17:15 hs.

- A las 11:45 ingresó al área Malvinas la misión diversión, exploración y reconocimiento (esta sección, originalmente figuró en el planeamiento con los indicativos "*Nácar 1 y 2*"). "Litro 1", tripulación: Cap Miguel Arques, Ten Eduardo Cercedo y Ten Oscar Domínguez (oficial de fotografía). "Litro 2", tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Ten Alfredo Caballero, C1º Alejandro López, CP Juan Hernández, CP Eduardo Elvira. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 10:10. Meteorología: bajo mínimo (aeródromo cerrado).

  El 1 despegó por instrumentos (sólo se veía la línea central de la pista). Al salir sobre tope, autorizó el despegue del 2. En el aire, el "*Litro 2*" entró en emergencia de tren de aterrizaje. El 1 se reunió con el 2 y le formó para verificar la falla. Como Río Gallegos estaba habilitado para vuelo por instrumentos el 2 se dirigió a ese aeródromo donde aterrizó a las 11:55.

  El 1 siguió hasta Malvinas. Bloquearon la vertical. Con nivel 400, bajo control radar, pusieron rumbo 90º simulando dirigirse a la flota. Se alejaron aproximadamente 30 millas cuando, de pronto, el radar les ordenó virar lo más rápido posible. Iniciaron un giro por derecha, y el operador les urgió que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento, el primer teniente Domínguez, que iba como observador, vio pasar un misil antiaéreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a Río Gallegos, porque Comodoro Rivadavia estaba todavía cerrado. Aterrizó a las 13:10 hs.
- Esta misma sección realizó otro vuelo: despegó de Río Gallegos a las 15:55; arribó a Comodoro Rivadavia a las 17:20.

- Otro vuelo, indicativo "*Paco*", figura entre los Interrogatorios a Tripulantes; Tripulación: Mayor Roberto Cardoso, Cap Narciso Juri. Declaran que estuvieron sobre Malvinas a las 02:05; aterrizaron en Comodoro Rivadavia a las 03:59 hs.

ANEXO II

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Domingo 9 de mayo

Ataque a objetivos navales detectados

- *HS-125* Indicativo: "*Chitro*". Tripulación: Teniente Aníbal Poggi, Alférez Hipólito Mariani, SP Miguel Acosta. Oficial de Control Aéreo Táctico: Vicecomodoro Quiroga. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:48.
- Dos *Lear Jet LR-35*. Indicativo "*Púa*" con guía y apoyo a la navegación a Malvinas. Tripulación Nº 1: Cap Antonio Buira; Cap Carlos Pane; C1º Dardo Rocha. Tripulación Nº 2: primer teniente Eduardo Bianco; Ten Luis Herrera. Despegaron de Río Grande a las 13:45; arribaron a las 15:25. Estas tripulaciones y aeronaves eran las mismas que a primera hora, con el indicativo *Pico* habían realizado una tarea de engaño.
- Cuatro *A4-C Skyhawk*. Indicativo: "*Trueno*". Armados con una bomba de 1.000 lb cada uno. Tripulación: Cap Jorge García, Ten Jorge Farías, Ten Jorge Casco, Ten Gerardo Issac. Despegaron de San Julián a las 13:00 hs.

Al 1 y al 4 les falló el trasvase de combustible. Regresaron a San Julián, a las 15:08. El 2 y el 3 se reabastecieron y continuaron hacia el objetivo. En proximidades de Malvinas, los tenientes Farías y Casco, que volaban encima de capa, iniciaron el descenso, en formación cerrada. Hicieron contacto con las olas a sólo a 100/150 m de altura, en la base del techo de nubes. Mantuvieron el rumbo, con lloviznas aisladas y bancos de niebla que los obligaba a aferrarse, mutuamente, buscando el blanco sin hallarlo. Preguntaron al oficial de control aéreo táctico (14:40), más datos sobre la posición. No veían las islas, no tenían enlace, ni estaban en la pantalla del radar Malvinas. El OCAT les informó que estimaba que el objetivo se encontraba más al Este. Y allí siguieron rasante hasta estrellarse en las estribaciones de las islas Salvajes, no muy lejanas de su objetivo naval, el D-42 HMS *Coventry*.

- Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "*Puma*". Armamento: cañones y dos bombas retardadas por paracaídas de 500 lbs. Tripulación: Mayor Juan Sapolski, primer teniente Jorge Senn, Capitán Raúl Díaz, primer teniente Mario Callejo. Despegaron de San Julián a las 13:00; arribaron a las 16:00.

Los "*Puma*" debían atacar un objetivo naval. Despegaron de San Julián, con condiciones marginales, lo cual le obligó a atravesar la capa de nubes y reunirse sobre tope en ruta. En Malvinas encontraron las mismas condiciones y descendieron entre nubes (los cuatro aviones en formación cerrada). Al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 270 m. Debido a la densidad de las nubes, la sección numeral perdió de vista a la guía. Se mantuvieron en este nivel, tratando de enlazar en dos oportunidades con el Radar del CIC Malvinas, sin lograrlo. Aproximadamente a 15 MN, pasando islas Salvajes, el jefe de escuadrilla decidió regresar. Se comunicó con el OCAT, y éste les impuso de la situación y escucharon las comunicaciones de la sección "*Trueno*", a la que trataba de asignarle un nuevo objetivo. También escucharon la salida de la escuadrilla "*Jaguar*". En San Julián, la sección numeral reali-

zó entrada por instrumentos en formación cerrada, mientras la sección guía esperaba para hacer idéntico procedimiento; aterrizaron a las 15:25.

- Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "Jaguar", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Vicecomodoro Luis Villar, primer teniente Cesar Román, Capitán Roberto Dimeglio, Ten Gustavo Aguirre Faget. Despegaron de San Julián a las 15:00, arribaron a las 17:00 hs.

Esta escuadrilla sufriendo las mismas condiciones meteorológicas, voló a nivel 240 sobre tope, hizo enlace con el radar del CIC Malvinas y le pidió el estado del tiempo e instrucciones para el descenso (debía atacar objetivo naval al Sudeste de Puerto Argentino, junto a las escuadrillas "*Cóndor*" y "*Fortín*"). El radar, fuertemente interferido y aún bajo los efectos del cañoneo naval, no ubicó a la escuadrilla en su pantalla; su jefe, estimando estar ya sobre las islas (15:50), decidió no descender y regresar a SJU, donde aterrizó a las 16:15.

- Tres *A4-C Skyhawk*, indicativo "*Cóndor*". Armamento: cañones y 1 bomba de 1.000 lbs. Tripulación: Cap Mario Caffaratti, primer teniente Jorge Vázquez, Ten Ricardo Lucero. Despegaron de San Julián a las 14:15, arribaron a las 16:15.

Los "*Cóndor*", a cuarenta MN de cabo Belgrano, volando entre nubes a 500 pies, con lluvia torrencial y visibilidad cero, en formación ciega (tres aviones), regresaron tras comunicarse con el OCAT, (15:26), Aterrizaron en San Julián a las 16:45.

- Dos *A4-C Skyhawk*, indicativo "*Fortín*". Armamento: cañones y 1 bomba de 1.000 lbs. Tripulación: primer teniente Ernesto Ureta, Ten Daniel Paredi. Despegaron de San Julián a las 14:30; arribaron a las 17:30 (por Malvinas).

La escuadrilla "*Fortín*" cuando se encontraba ya sobre Malvinas, por orden del comando de la FAS, retransmitida por el OCAT, regresó San Julián a las 17:00 hs.

Además, a partir de las 11:30, estuvieron en el aire los dos *KC-130* en espera, para reabastecer a los *Skyhawk*, y en tareas de exploración y reconocimiento hasta las 18:15 hs.

- TC-70. Indicativo ÑATO: tripulación Mayor Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, Mayor Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, SAux Carlos Guerra, SA Luis Sarmiento. Despegó de Comodoro Rivadavia y arribó a las 17:40 hs.
- TC-69. Indicativo MARTE: tripulación: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vicecomodoro Hugo Meisner, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto, SA Manuel Albelos, SP Andrés Manyszyn, SAux Manuel Lombino. Despegó de Santa Cruz, a las 11:20; arribó a Comodoro Rivadavia, a las 17:45 hs.

ANEXO III

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Extracto del Informe del Brigadier Luis G. Castellano

Recibimos información que el pesquero Narwal, encontrándose dentro de la zona de exclusión, había sido atacado por los Harrier y estaba hundiéndose. En dicha nave iba un oficial de la armada con la misión de recoger y transmitir informaciones de la ubicación de la flota inglesa. El Gral.

Menéndez me pidió que envíe un helicóptero a la zona para tratar de rescatar los náufragos que se encontraban en balsas salvavidas.

Analizado el requerimiento con el Estado Mayor e informado por el radar que en las proximidades de la nave se encontraba una PAC orbitando en altura, llegamos a la conclusión que la misma estaba en espera, precisamente, de que acudiéramos al rescate para atacarnos.

Informé al General este hecho y le manifesté que mientras los aviones enemigos estuvieran en la zona, no enviaría el helicóptero. Ante esta decisión y luego de una fuerte discusión, ordenó que un helicóptero Puma de su fuerza acudiera de inmediato al rescate, oportunidad en la cual advertí al General que se preparara para lo peor.

Efectivamente, habiéndole pedido al Mayor Silva que siguiera con el radar el vuelo del helicóptero, a los cuarenta minutos aproximadamente de vuelo, me informó que la PAC interceptó al Puma y este desapareció de la pantalla no teniendo más noticias de ellos. (el helicóptero fue derribado por un misil Sea Dart de la Coventry)

Con posterioridad, supimos que los náufragos fueron rescatados por el enemigo y retenidos en calidad de prisioneros de guerra hasta el final de la contienda.

Parte meteorológico

Las condiciones seguían adversas a las operaciones aéreas.

Actividades de la Task Force

- Continuaba acopiando abastecimientos, en especial combustibles, vía isla Ascensión o Cabo Hornos.

- Bombardeo naval (reducido), a las islas. Entre 02:30 / 03:30, dos buques atacaron posiciones del Ejército en Moody Brook sin consecuencias.

- El grueso de la flota se mantenía en la zona TRALA, fuera del radio de acción de la FAS, adelantando algunas fragatas, esporádicamente, dentro de la zona de exclusión total.

- La fragata *Alacrity* sorprendió y atacó en Estrecho de San Carlos al ARA *Isla de los Estados* que transportaba carga desde Puerto Argentino a Puerto Mitre. Fallecieron 18 personas, entre ellas, el Cabo Héctor Varas de la VI Brigada Aérea.

Búsqueda y rescate sobre mar

El Grupo de Exploración y Reconocimiento con los medios de la FAA que reportaban al Componente Aéreo del COATLANSUR planificó y ejecutó misiones de búsqueda y rescate, y de exploración cercana y lejana.

- *Fokker F-27*, matrícula TC-73, indicativo "*Titán I*". Tripulación: Mayor Rodolfo Drigatti, Vicecomodoro Jorge Benavente, C1º Mario Simón, C1º Roberto Herger. Despegó de Trelew a las 08:25 hs; arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:15. Despegó a las 16:20; arribó a Trelew a las 19:10 hs.
- *Fokker F-27*, matrícula TC-78, indicativo "*Titán*". Tripulación: Vicecomodoro Héctor Vanden, Mayor Juan Rodríguez, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campelo. Despegó de Bahía Blanca a las 08:45; arribó a Viedma a las 12:25. Despegó a las 12:55; arribó a Bahía Blanca a las 14:15 hs.

Exploración y reconocimiento visual

- *Fokker F-27*, matrícula TC-44, indicativo "*Bolsa 2*". Tripulación: Mayor Mario Núñez, Mayor Ramón Díaz, C1º Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30; arribó a la 1:30. Despegó a las 16:15; arribó a las 19:15.
- *Boeing B-707* matrícula TC-92, indicativo "*Carbón*". Tripulación: Vicecomodoro Horacio Genolet, Cap Armando Buira, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SM Miguel Diap. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 06:50; arribó a las 17:00.
- *Cessna Citation I C-500*, matrícula LV-LZR, indicativo "*Casero IV*". Tripulación Subteniente Hugo Mercante. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 07:00; arribó a las 13:20 hs.

- *Cessna Citation I C-500*, matrícula LV-MZG, indicativo "*Casero II*". Tripulación: Alf Vicente Collerone. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 13:51; arribó a las 19:57 hs.

Apreciación de la Fuerza Aérea Sur

En una jornada inactiva a causa del mal tiempo, la FAS apreció que el dispositivo enemigo obedecía a un esquema netamente defensivo: los portaaviones alejados y piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana. Indudablemente aguardaban abastecimientos y refuerzos.

En este día ofrendó su vida al servicio de la patria

- Cabo Héctor Varas

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

MARTES 11 DE MAYO

El parte meteorológico

Las condiciones seguían adversas para las operaciones aéreas.

Las actividades en el Teatro de Operaciones

A las 05:25, dos unidades de superficie británicas ejecutaron cañoneo naval, sobre Puerto Argentino.

A las 09:30, a pesar de la pésima meteorología en la isla Soledad, el radar de Darwin detectó dos *Harrier*, que se acercaban desde el Sudeste. La artillería antiaérea abrió fuego y los aviones abortaron su ataque, lanzaron sus bombas fuera del objetivo y se alejaron.

Exploración y reconocimiento

El Grupo de Exploración y Reconocimiento que reportaba al Componente Aéreo del COATLANSUR realizó las siguientes salidas de exploración lejana:

- *Cessna Citation I C-500*, matrícula LQ-MRM, indicativo "*Casero III*". Tripulación: Oficial Inspector Oscar Díaz. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 07:04; arribó a las 13:15 hs.
- *Lear Jet LR-25*, indicativo: "*Casero V*". Tripulación: Alf Roberto Pignato, Alf Mariano Salotti. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 13:30; arribó a las 19:18 hs.
- *Fokker F-27*, matrícula TC-71, indicativo: "*Titán*". Tripulación: Mayor Juan Rodríguez, Vicecomodoro Héctor Vanden, CP Eduardo Docters, SAux Alberto Campelo. Despegó de Bahía Blanca a las 08:50; arribó a Viedma a las 13:30. Despegó a las 14:10; arribó a Bahía Blanca a las 17:10 hs.
- *Boeing B-707*, matrícula TC-92, indicativo "*Buque III*". Tripulación: Vicecomodoro Rodolfo Muñoz, Vicecomodoro Marcelo Conte, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Aroldo Bonorino. Despegó de la Base Aeronaval Comandante Espora a las 05:30; arribó a las 13:50 hs. Avistó al buque *Uganda* en 48º 35' S / 48º 58' O a las 08:06 hs.
- Dos *Lear Jet LR 35*, matrícula LV-ONN, indicativo "*Conde I*". Tripulación: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Matrícula T-24, indicativo "*Conde II*". Tripulación: primer teniente Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera. Despegaron de Río Grande a las 07:50, sobrevolaron Malvinas y arribaron a las 10:40 hs.
- *Fokker F-27*, matrícula T-43, indicativo "*Bolsa II*". Tripulación: Vicecomodoro Juan Agnolettl, Cap Carmelo Salas, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:50 hs; arribó a las 20:10 hs.
- *Fokker F-27*, matrícula TC-73, indicativo "*Titán I*". Tripulación: Vicecomodoro Mario Andelique, Mayor Egidio Santilli, C1º Ricardo Hemández, CP Carlos Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:50; arribó a Trelew a las 19:20 hs.
- *Fokker F-27*, matrícula TC-73, indicativo "*Titán II*". Tripulación: Vicecomodoro Jorge Benavente, Mayor Rodolfo Drigatti, C1º Mario Simón, C1º Roberto Herger. Despegó de Trelew a las 09:00; arribó a Comodoro Rivadavia a las 13:00 hs.

- *Fokker F-27*, matrícula T-44, indicativo "*Bolsa II*". Tripulación: Mayor Mario Nuñez, Mayor Ramón Díaz, C1º Eduardo Muñoz, CP Oscar Heredia. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:20; arribó a las 11:20 hs.

La organización de la Búsqueda y Salvamento

Asignados a la FAS y al Comando del Componente Aéreo Malvinas se habían organizado centros de Búsqueda y Salvamento que mantenían en apresto los siguientes medios:

Comodoro Rivadavia:	2 *Fokker F-27*, 1 *DHC-6 Twin Otter*, 1 helicóptero *Bell B-212*
Trelew:	1 helicóptero *Hughes H-500*
Santa Cruz:	1 helicóptero *Hughes H-500*
San Julián:	1 helicóptero *Bell B-212*, 1 helicóptero *Hughes H-500*
Puerto Deseado:	2 helicópteros *S-61N*, 3 *Mitsubishi MU 2/60*
Río Gallegos:	1 helicóptero *Bell B-212*, 4 *Aerostar TS-60*
Río Grande:	1 helicóptero *Puma SA-330*, 1 *Skyvan 3M* (Prefectura)
Malvinas:	2 helicópteros *Boeing Chinook CH-47*, 2 helicópteros *Bell B-212*

Ataques de diversión con reabastecimiento simulado

La Fuerza Aérea Sur, con el objetivo engañar y hacer despegar a los Harrier y explorar el área ejecutó una operación de diversión simulando reabastecimiento en vuelo:

- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Conde*". Tripulación Nº 1: Cap Antonio Buira, Cap Carlos Pane, C1º Dardo Rocha. Tripulación Nº 2: primer teniente Eduardo Bianco, Ten Luis Herrera; despegaron de Río Grande a las 07:50, sobrevolaron Malvinas y arribaron a las 10:40.
- Un *Hercules KC-130* matrícula TC-70, indicativo "*Ñato*". Tripulación: Mayor Roberto Briend, Cap Eduardo Senn, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SP Julio Lastra, SA Luis Martínez. Despegó de Río Gallegos a las 07:00; arribó a las 11:00.
- *Lear Jet LR-35*, matrícula T-24, indicativo "*León*". Tripulación: Ten Luis Herrera, primer teniente Eduardo Bianco, C1º Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 11:30, sobrevoló Malvinas y arribó a las 13:40.

Estas salidas no dieron resultado. No despegó ninguna PAC ni se avistaron buques.

Nueva bomba para los Halcones

El Comando FAS previó usar las poderosas bombas MK-17 de 1.000 lb de los *Canberra MK-62* con los cazabombarderos *A-4B/C Skyhawk*. Los pilotos las apodaron *"Bombola"*. Realizados los estudios técnicos, se la ensayó en vuelo. Piloto, primer teniente Fausto Gavazzi, con el *A-4B Skyhawk*, matrícula C-206. El experimento funcionó y la FAS decidió emplearlas en la primera oportunidad que se presentara.

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

MIÉRCOLES 12 DE MAYO

El parte meteorológico

Se iniciaba un nuevo día, sin muchas esperanzas de que mejorasen las condiciones climáticas. Todo el Teatro de Operaciones continuaba dentro de una masa de aire cálido, que producía techos bajos con nieblas, lloviznas y bruma.

Las operaciones

La FAS estaba lista para reaccionar, apenas el enemigo fuera detectado. A partir de las 06:00 hs CIC Malvinas informó que habían detectado dos o tres buques navegando al este, a 17/20 MN. A las 11:00, radial 110/120, distancia 30 millas, un helicóptero del Ejército avistó siete buques. A las 11:42, el CIC Malvinas informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Puerto Argentino.

La FAS planificó un ataque con ocho *A-4B Skyhawk*, de Río Gallegos y seis *M-5 Dagger* de Río Grande, todos con una bomba *MK-17*, regulada para estallar con 25/30 segundos de retardo. Estas escuadrillas deberían atacar con un intervalo de cinco minutos entre sí, apoyadas por dos reabastecedores *Hercules KC-130*.may12a.html (Anexo I).

La persecución

Mientras se realizaba la operación anterior, la FAS planificó una nueva operación, con las unidades que permanecían en apresto. Para ello, seleccionó de la BAM San Julián:

- seis *M-5 Dagger* con dos bombas retardadas por paracaídas, cada uno.
- ocho *A4-C Skyhawk* con una bomba *MK-17* (1.000 lb) cada uno.

Ordenó a los dos *Hercules KC-130*, en circuito de espera en la vertical de San Julián, que se dirigieran al nuevo punto de reabastecimiento, en 50º 30' S / 64º 30' O. Al comprobarse que los buques se alejaban hacia el NE, se les ordenó regresar a los *KC-130*. Arribaron, a GAL el TC-70 a las 15:40; a Comodoro Rivadavia el TC-69, a las 15:55; y el OCAT a Comodoro Rivadavia a las 16:00 hs.

La respuesta británica

A las 17:30, un *Harrier* lanzó dos bombas, mediante "*Toss Bombing*", sobre el aeródromo de Malvinas, sin mayor precisión.

Otros acontecimientos

Por informes de inteligencia, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comandos británicos en la costa Norte de la isla Gran Malvina y su litoral norte, sobre el estrecho de San Carlos.

Balance del día

- 30 Salidas de Exploración, Reconocimiento, Diversión y Retransmisor
- 8 Salidas de aviones A-4B

2 aviones, derribados; los pilotos, fallecidos.

1 avión, perdido en accidente; piloto fallecido.

1 avión, derribado accidentalmente por la artillería Argentina; piloto, fallecido.

Daños causados:

Destructor tipo 42 HMS *Glasgow*, seriamente averiado y retirado del Teatro de Operaciones. Fragata Tipo 21 HMS *Brilliant*, levemente averiada.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente Manuel Oscar Bustos
- Primer Teniente Fausto Gavazzi
- Teniente Mario Víctor Nívoli
- Teniente Jorge Rubén Ibarlucea

ANEXO II

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

MIERCOLES 12 DE MAYO

Ataque a la HMS *Brilliant* y el HMS *Glasgow*

Por distintas fallas técnicas en los *M-5 Dagger*, de la BAM Río Grande, no despegaron tres aviones, por lo cual, el jefe de la base suspendió la salida del restante. Fue así que los *M-5 Dagger* no participaron en esta operación. La ejecutaron solamente dos escuadrillas de *A-4B Skyhawk*, dos reabastecedores *Hercules KC-130* y el OCAT:

- Indicativo "*Cuña*". Tripulación: primer teniente Manuel Bustos (C-246), Ten Jorge Ibarlucea (C-208), primer teniente Mario Nívoli (C-206), y Alf Alfredo Vázquez (C-242). Despegaron de GAL a las 12:20. Tras reabastecerse en 51º 50' S / 65º 00' O, se dirigieron en descenso hacia el punto 1, ubicado al sur de la isla Gran Malvina.

  En este punto, rasante, colocaron rumbo 62º, escalonado táctico a la derecha. Así llegaron a Fitz Roy, donde el OCAT les ordenó poner rumbo 182º y volar 12 MN. Localizaron los objetivos, la fragata clase 21 HMS *Brilliant* y el destructor Clase 42 HMS *Glasgow*. Había bancos de niebla y en los parabrisas una película de sal impedía ver al frente; sólo las lunetas oblicuas laterales permitían la visual. Los buques navegaban a máxima velocidad, distanciados entre 200 y 300 m. Al iniciar el ataque desde el Este, los A-4 comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la HMS *Brilliant*. Los *A-4B Skyhawk* iban distanciados 500 m, cuando un misil *Sea Wolf* impactó al primer teniente Nívoli. Otro alcanzó al Teniente Ibarlucea, cuando ya había lanzado su bomba, mientras que el primer teniente Bustos, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil, trató de esquivarlo, pero, al ir rasante, tocó el agua y se estrelló en el mar. Sólo quedaba el alférez Vázquez que lanzó su bomba, sobrepasó el buque, y al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían, casi rozó las olas. Logró serenarse, dio motor a pleno y colocó rumbo 270º, hasta que observó en su liquidómetro 4.100 lb; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. Su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista. Finalmente aterrizó en Río Gallegos a las 14:20, se salió de la pista por falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión. Sus compañeros habían quedado para siempre en las aguas que bañan nuestras islas. Al analizar, hoy, este ataque, con mar a

sus espaldas y sin costa, se aprecia que permitió mayor eficacia al misil *Sea Wolf* que los derribó.

- Indicativo "*Oro*". Tripulación: capitán Antonio Zelaya (C-225), Ten Juan Arrarás (C-244), primer teniente Fausto Gavazzi (C-248), y Alf Guillermo Dellepiane (C-239). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30, se dirigieron al punto de reabastecimiento, reabastecieron y comenzaron su aproximación a Malvinas en vuelo rasante.

  Dado que iban con retraso, debido a que el sistema de navegación omega del guía estaba fuera de servicio, llegaron a las 13:54, con dos minutos de atraso, al punto de control que ya había abandonado la escuadrilla anterior. Desde allí se internaron en las islas, cruzaron el estrecho, pasaron lateral Darwin, algo desplazados hacia el Norte. La visibilidad no era buena y los parabrisas tenían sal. Iniciaron la corrida final, desde la costa hacia el mar, con los buques a la vista (de reojo divisaron Puerto Argentino), los enfrentaron con una separación de 100/200 m, y a 40º respecto al eje longitudinal, el 1, 2 y 3 hacia la HMS *Glasgow* y el Nº 4 a la HMS *Brilliant.* La puntería, en vuelo rasante, la efectuaron sin uso de la mira, recibiendo el fuego de las armas de tubo (esta vez no vieron misiles *Sea Wolf*). Los cuatro aviones lanzaron las bombas:

  El 1, Capitán Zelaya, muy a popa, largo. El Nº 2, teniente Arrarás, corto. El Nº 3, primer teniente Gavazzi; impactó (la bomba entró en el HMS *Glasgow* por la línea de flotación, recorrió su interior ferozmente, aplastó un botellón de aire comprimido sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible, sin provocar incendio y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando en el mar). El Nº 4, alférez Dellepiane, sobre la HMS *Brilliant*, corto (la bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata, cayendo al otro lado sin explotar. La HMS *Brilliant* sufrió daños menores).

  De acuerdo con el relato del almirante Woodward, la bomba del primer teniente Gavazzi impactó a un metro por encima de la línea de flotación, por el lado de estribor y salió, sin explotar, por la otra banda sin herir a nadie. Por ambos agujeros entraban toneladas de agua; en su recorrido, la bomba había dejado fuera de servicio ambas turbinas del crucero por lo cual, se movía pesadamente. También se había dañado el sistema de combustible para los motores diesel y el generador que aún quedaba en servicio (uno estaba dañado), con los consiguientes problemas de energía eléctrica.

  El destructor Clase 42 HMS *Glasgow*, a raíz de este ataque, debió ser retirado de operaciones durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provocado en su línea de flotación, de alrededor de un metro de diámetro, hacía agua cada vez que el buque rolaba.

  Luego del ataque, quedaron separados por secciones, el capitán Zelaya y el teniente Arrarás adelante, el primer teniente Gavazzi y el alférez Dellepiane atrás, sin tenerse a la vista. Debido al stress del combate, la sección de Gavazzi cruzó la zona de vuelo prohibida de Darwin, que estaba en alerta roja. El jefe de sección fue derribado por una batería de 35 mm argentina. Debido a la escasa altura, el primer teniente Gavazzi no logró eyectarse y falleció. Los pilotos restantes (1, 2 y 4), regresaron a su base, con mínimo combustible y aterrizaron a las 15;50, en Río Gallegos.

may12rel1.html (Anexo II) Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

ANEXO II

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato británico del libro *Falkland Air War* de la Royal Navy

A media tarde, los cuatro "Skyhawk" iniciaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la escuadrilla, Zelaya, Gavazzi y Dellepiane, se fueron sobre el "Glasgow" dejando solo a Arrarás para atacar la "'Brilliant". Afortunadamente la suerte estaba del lado de ellos, esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la 'Brilliant" falló en el peor momento para los británicos, dejándolos sin su cobertura misilística antiaérea.

Aunque ambos navíos tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron daños a los "Skyhawk", los cuales pudieron bombardear con cierta comodidad. La "Brilliant" vio cómo las bombas de 250 kg. (de Arrarás) rebotaban cortas en el mar, pasaban sobre el buque y caían del otro lado sin explotar. El "Glasgow" fue menos afortunado, Gavazzi vio como una de sus bombas impactó en medio del buque, cerca de la línea de flotación y mientras se alejaban vio la explosión. En efecto, su bomba había pasado a través del buque y salió del otro lado sin detonar. Aunque la bomba pasó a través del cuarto de máquinas no había dañado la estructura o equipos críticos, pero sí los agujeros eran grandes y próximos a la línea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, el "Glasgow" había sido dañado seriamente en un porcentaje inaceptable, y aunque pasó unos días más en operaciones con la Task Force, fue enviado a Inglaterra en la primera oportunidad.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

JUEVES 13 DE MAYO

El parte meteorológico

Nuevamente, las condiciones meteorológicas se presentaban desfavorables para la operación aérea en el Teatro de Operaciones y sus adyacencias. En Malvinas, durante la mañana y hasta las 14:00, hubo neblina, con visibilidad 1.000 / 2.000 m, y nublado. Viento calmo. Luego de una leve mejoría (14:00 / 17:00 hs), empeoró.

La Task Force

La flota británica permanecía casi en las mismas posiciones. El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote *Queen Elizabeth*, con 3.000 hombres de la Brig 5 (Infantería de Ejército) al mando del general Wilson. Los vuelos de exploración y reconocimiento de la FAS se sucedían, en el ámbito lejano y litoral.

Pero el grupo de batalla inglés seguía manteniendo los buques fuera del radio de acción de los argentinos.

Acciones de diversión de la FAS

La FAS sólo podía entonces "torear" al enemigo con el Escuadrón Fénix. Salieron este día las siguientes misiones de diversión:

- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Bagre*". Tripulación: Cap Juan Martínez Villada, Cap Jacinto Despierre. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 08:37, a 50º 00' S / 66º 00' O, hasta 50º 40' S/ 62º 30' O. Regresaron a Comodoro Rivadavia a las 11:00.
- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Conde*". Tripulación: Mayor Ricardo González, Cap Ricardo Ceaglio, primer teniente Edgardo Acosta, Alf Julián Redonda. Despegaron de San Julián a las 09:35, 51º 35' S / 62º 61' O. Arribaron a San Julián las 11:00.
- Dos *Lear Jet LR-35*, indicativo "*Fuego*", Tripulación Nº 1: Cap Rafael González Osterode, primer teniente Carlos Ronconi, C1º Juan Mothe. Tripulación Nº 2: Cap Antonio Buira, Ten Luis Herrera, C1º Dardo Rocha. Despegaron de Río Grande a las 09:30, 53º 00' S / 61º 30' O, y regresaron a las 11:00.

Los británicos no reaccionaron.

Honras a un héroe

En horas de la mañana los restos del 1er. Ten Fausto Gavazzi fueron inhumados en el cementerio de Darwin, creado el 2 de mayo para sepultar a los caídos de la Base Aérea Militar Cóndor. Su tumba quedó ubicada junto a la del piloto inglés Nick Taylor, derribado por la artillería antiaérea argentina el día 4 de mayo.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

VIERNES 14 DE MAYO

El parte meteorológico

En Malvinas, la situación meteorológica permaneció inestable, con techos bajos, escasa visibilidad con nieblas y lloviznas.

La actividad británica

Los *Harrier* operaron desde el HMS *Invincible*, que navegaba en un circuito Norte/Sur, sobre el meridiano 55º 30' O. Volaban por secciones y sus ataques ofrecían las siguientes características:

- ataques de gran altura y/o Toss Bombing,
- armamento: bombas de 500 y 1.000 lb, de explosión aérea y algunas con retardo de hasta una hora,
- objetivos materiales seleccionados:

1. BAM Malvinas 07:20 / 11:45 / 15:30 / 17:15 sin daños.
2. Monte Kent 07:30, reserva, fuerzas terrestres y helicópteros de aviación del Ejército Argentino sin daños.
3. Zona Cochom island.

La FAS apreció que las acciones fueron, en realidad, maniobras de diversión para ocultar los movimientos del HMS *Hermes* y algunas fragatas, que, ubicadas al comienzo en posición general 49º 30' S / 50º 30' O, se aproximaron en la noche a la boca del estrecho de San Carlos, y apoyaron el ataque al Aeródromo Auxiliar Calderón, en Pebble island, por parte de un grupo de cuarenta y cinco comandos del *Special Air Service*.

La actividad de la FAS

Si bien la Fuerza Aérea Sur no realizó ataques, su actividad se concentró en la exploración y reconocimiento, operaciones de diversión y puente aéreo.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

SABADO 15 DE MAYO

El parte meteorológico

Durante todo el día la situación meteorológica fue marginal en las islas. Una capa de nubes la cubrió todo el tiempo, sin claros; la visibilidad estuvo entre 2/5 Km, viento calmo, con posibilidad de niebla.

El ataque al Aeródromo Auxiliar Calderón

El Aeródromo Auxiliar Calderón, ubicado en la isla Borbón (Pebble island al norte de la isla Gran Malvina), había sido instalado por la Armada Argentina, aprovechando un precario aeródromo. Concebida inicialmente como base de los *Mentor T-34C-1* y otros aviones auxiliares asignados al componente naval del Teatro de Operaciones Malvinas. La estación estaba defendida por treinta hombres de la Armada Argentina al mando de un oficial.

El aeródromo, dos pistas de tierra de más de 700 m cada una, de terreno no muy firme (fangoso en días de lluvia), estaba previsto por FAA como aeródromo de emergencia de la BAM Cóndor, y fue usado a partir del ataque que ésta sufrió el 1º de mayo. Aparentemente, no había sido detectado por el enemigo y se apreciaba que ofrecía mejores defensas, para la protección pasiva de los *IA-58 Pucará*, que la BAM Cóndor (Goose Green).

Los sucesos demostraron el error. Conocida y estudiada por elementos infiltrados, resultó ser un objetivo interesante y muy rentable por la facilidad de acceso para comandos.

Este ataque se perpetró a las 04:20 del 15 de mayo, apoyado con fuego naval, previo y posterior. Durante el desarrollo, los comandos británicos destruyeron con bombas de plástico cinco *IA-58 Pucará*, cuatro *Turbomentor* de la Armada Argentina y un *Skyvan* de la Prefectura Naval, inutilizando este aeródromo, en forma momentánea, con bombas terrestres.

En realidad, días atrás, la BAM Cóndor trató de recuperar algunos aviones (con su tripulación y mecánicos), pero no pudo hacerlo, debido al mal estado de la pista (hundimientos de rueda de nariz en el fango). Asimismo, debe reconocerse que el personal de la FAA (tripulaciones), que se encontraba en dicha base, no poseía el armamento de mano apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente, nuestros aviones se encontraban estacionados en un área (no dispersados), lo que facilitó la operación del enemigo.

Informe del **Capitán Roberto Vila** (Anexo I).

El ataque terminó, aproximadamente, a las 08:40. Se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin. La evacuación del personal aeronáutico del Aeródromo Auxiliar Calderón, se realizó en dos vuelos del helicóptero *Chinook CH-47* matrícula H-93. En esta operación, la FAA perdió los *IA-58 Pucará* matrículas A-520, A-526, A-502, A-529, A-552.

Refuerzos inmediatos

- Al tener conocimiento de la pérdida, la FAS ordenó a las 10:25, su reposición. A las 14:43 despegaron de Santa Cruz, 4 *IA-58 Pucará*, indicativo "*Pocker*", armamento: cuatro LAU 61, coheteras, cañones y ametralladoras. Tripulantes: Nº 1: Vicecomodoro Saúl Costa (se desempeñaba en Santa Cruz como jefe de escuadrón y se autodesignó jefe de la escuadrilla; Nº 2: Ten Gustavo Lema; Nº 3: primer teniente Juan Micheloud y Nº 4:

Alf Carlos Díaz. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor y subordinarse al jefe de dicha BAM, el Vicecomodoro Pedrozo. En el cruce fueron guiados por un *MU-2B 60*, hasta las costas occidentales de Malvinas. Desde allí, la escuadrilla, en rasante, continuó y arribó a la BAM Cóndor.

may15rel2.html)Relato del primer teniente Micheloud (Anexo II).

Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos. Por lo tanto, ese mismo día, fueron trasladados a Puerto Argentino, los siguientes oficiales: Ten Címbaro, Ten Túñez y Ten Alzogaray, quienes se desempeñaran como Oficiales de Control Aéreo Adelantado a ordenes del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas.

La BAM Cóndor contaba ahora con seis aviones de dotación.

El accionar enemigo

Aparte del fructífero ataque al Aeródromo Auxiliar Calderón, el enemigo continuó hostigando a las defensas de Malvinas; mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así, el arma aérea de la flota realizó bombardeos imprecisos sobre BAM Malvinas (12:30 / 15:47 / 16:26), con "*Toss bombing*". Ningún buque cañoneó las islas durante el día, ni fue detectado en sus proximidades.

Un *Sea Harrier* que atacó Puerto Argentino, fue averiado por la artillería antiaérea y cayó al mar; su piloto, eyectado, fue recuperado.

La Fuerza Aérea Sur

La FAS, aparte de los refuerzos *IA-58 Pucará* enviados a BAM Cóndor, efectuó operaciones de exploración y reconocimiento.

La planificación estratégica de la invasión

Para el comando de la Task Force, la principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla anfibia, a efectos de producir el desembarco.

Por ello, a partir de este día y durante los diez días subsiguientes, efectuaron siete salidas, con los aviones *Nimrod* (RAF 201 Sqdn), con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar con su poderosa capacidad electrónica, un área de 400 MN de ancho y 1.000 MN de largo (que cubría, holgadamente, el litoral argentino del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur) y detectar todo tipo de embarcación de tamaño superior a una lancha. Sus radares *Searchwater* eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además, sus receptores radar podían detectar posibles emisiones radáricas, de cualquier buque en el mar (Libro *Falkland Air War* de la Royal Navy; págs. 92 y 403).

Cada una de estas misiones insumían diecinueve horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, tres reabastecimientos. Normalmente su ruta, a nivel de vuelo 7.000 / 12.000 pies, era la siguiente: desde isla Ascensión hasta un punto ubicado a 150 MN al Norte de Puerto Argentino. Desde allí, con rumbo 270º hasta 60 MN de la costa argentina, luego paralelo a nuestro litoral hasta 90º Mar del Plata. Regreso a la isla Ascensión.

Estas costosas y riesgosas operaciones de exploración y reconocimiento demostraron la deficiencia de información satelital que poseía la conducción británica.

Otros sucesos

La FAS, solicitó nuevamente al comandante del Teatro de Operaciones Sur (TOAS), se le subordinen los medios aéreos *A4Q* y *Super Etendard* de Río Grande, bajo control operacional de la FAS. Al día siguiente, el comando TOAS comunica por mensaje 4991 (23:00 hs),

reiterando su decisión del 1º de mayo, e informa que ***dichos medios por misión y teatro, corresponden a este comando (TOAS)***.

ANEXO I

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Informe del Cap Roberto Vila

A las 04:10 hs se produjo el ataque a la isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La isla era chica con acceso por los 360º. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesara el fuego por parte del grupo comando. Luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado. Aparentemente los sacaron en helicóptero. Los aviones habían sido destruidos con cohetes colocados en las turbinas. Se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que sólo fueron colocadas en el Skyvan de prefectura. Los aviones también presentaban infinidad de impactos de 7,62 mm.

ANEXO II

Relato del primer teniente Juan Micheloud

Nos reunimos en la vertical y comenzamos la travesía, en un comienzo con mil quinientos metros, para descender lentamente a partir de haber recorrido un tercio de nuestra ruta, hasta adoptar unos veinte metros sobre las olas. Formamos una sección a cada lado del avión guía, los techos comenzaban a bajar, así que cerramos un poco más la formación, cuando por fin se rompió el cerco radioeléctrico para decirnos «diez minutos al frente las islas».

Bajamos un poco más y continuamos solos buscando con esfuerzo las primeras estribaciones; nos confundían las sombras que se proyectaban sobre las aguas, hasta que por fin nos sorprendió ver muy próximo a nosotros, unos acantilados. Continuamos formados hasta pasar los primeros islotes e identificar las islas. El guía ordenó dividirnos por secciones y continuar tal como se había planificado. Por momentos nos veíamos envueltos en chaparrones que disminuían considerablemente la visibilidad y había que cerrar la formación.

No bien bajamos, el Com Pedrozo y el Mayor Navarro nos brindaron un fuerte abrazo, manifestando el primero, que estaba muy agradecido porque le traíamos aviones. Nos cargaron en un Land Rover. Antes de arrancar, se pudo hacer enlace por VHF con la sección del Vicecomodoro Costa, así que esperamos el arribo; desafortunadamente no entendió las indicaciones de la torre móvil y enfrentó para el aterrizaje a la pista inutilizada que estaba demarcada en diagonal en el campo. Todos los presentes empezaron a gritar a la par del Cap Benítez, quien se hallaba con el equipo portátil de VHF, para que diera motor. El Com Pedrozo gritaba «¡Dé motor que me va a romper el avión!», entre otras cosas indescifrables, tras el suspiro de todos, los vimos emerger nuevamente tras la loma, y esta vez, sí entraron bien.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Domingo 16 de mayo

El accionar británico

Continuando con el esquema adoptado desde el 1º de mayo, el enemigo perseveró en sus acciones de desgaste, mientras aguardaba sus refuerzos. Así, el arma aérea de la flota realizó las siguientes incursiones:

05:10 hs Dos *Harrier* atacaron depósitos de combustible en Bahía Fox. Resultaron heridos un oficial, un suboficial y dos soldados del Ejército Argentino.

10:10 hs Un *Harrier* atacó puerto San Carlos y Darwin, posiblemente exploración fotográfica del HMS *Hermes*.

12:15 hs Ataque de dos *Harrier* a BAM Malvinas, altura de ataque mayor a 20.000 pies, sobre posiciones de artillería antiaérea. Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximas al Grupo 1 de Artillería Antiaérea. Una cayó al mar.

13:40 hs Sobrevuelo *Harrier*, en exploración y reconocimiento, sobre Puerto Argentino.

13:55 hs Ataque de dos *Harrier*, al buque Río *Carcarañá* en Puerto King), que fue abandonado. Atacantes: Lt Batt y Lt McHard, ambos aviones pertenecientes al portaaviones HMS *Hermes*. El *Carcarañá* se incendió y no hubo bajas en el personal (comunicado N'58 del Estado Mayor Conjunto).

14:15 hs Ataque de dos *Sea Harrier* al buque ARA *Bahía Buen Suceso*, fondeado en Bahía Fox. No sufrió daños graves.

14:30 hs Ataque a gran altura, de dos *Sea Harrier* sobre BAM Malvinas. Sin daños.

22:35 hs Una unidad de superficie, la fragata HMS *Glamorgan*, efectuó fuego naval, sobre Puerto Argentino.

Cañón 155 mm

El 13 y 15 de mayo, aviones C-130 de la FAA habían trasladado, tres cañones de 155 mm SOFMA desarrollado por CITEFA para el Ejército. Aunque escasos, los SOFMA sorprendieron al enemigo. El primer empleo fue contra la fragata HMS *Glamorgan* que entre las 22:35 y las 22:38 hs se acercó a efectuar el acostumbrado bombardeo naval sobre Puerto Argentino. Los disparos del cañón de 155mm, de un alcance no previsto por los buques, los indujo a retirarse de inmediato. Tanta molestia les ocasionaron los SOFMA que, posteriormente, emplearon sus medios para neutralizarlos.

Las operaciones aéreas

La FAS no ejecutó misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera, necesariamente, desembarcar. Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas. La FAS cumplió las siguientes operaciones.

- *Lear Jet LR-35*, matrícula T-24, indicativo "*Tifón*". Misión: verificación y ajuste del CIC Malvinas (radar y VHF). Tripulación Vicecomodoro Rodolfo de la Colina, primer teniente Eduardo Blanco, C1º Emilio Paigés, CP Juan Hernández y Roberto Prevedi. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:30, a 50º 30' S / 62º 0' O; regresó a las 20:00 hs.

Las actividades en el Teatro de Operaciones Malvinas

La BAM Cóndor, cumplió cuatro salidas de *IA-58 Pucará*, que patrullaron en reconocimiento ofensivo las costas del estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados, pero no detectaron su presencia.

may16rel1.html Relato del Cap Roberto Vila (Anexo I).

La otra salida la cumplieron el Ten Miguel Giménez (A-509) y el Ten Carlos Morales (A-516).

ANEXO I

Relato del Cap Roberto Vila

El domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los ingleses; este día tuvimos cuatro salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo occidental de la isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten Cruzado (A-509 y A-516). Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente han sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo allí.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Lunes 17 de mayo

El parte meteorológico

La situación meteorológica era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

La situación en Malvinas

Nuevamente, los británicos hostigaron las posiciones con ataques aéreos. Desde el *Invincible*, que se mantenía entre los meridianos 56º / 57º O y los paralelos 51º / 52º S:

- Dos *Sea Harrier,* a las 08:30, atacaron con bombas de explosión aérea, las posiciones de la 3º Batería del Grupo 1 de Artillería Antiaérea, en BAM Malvinas. Averiaron un cañón antiaéreo.
- Dos *Sea Harrier*, a la BAM Cóndor en vuelo rasante. Al intentar un nuevo ataque, un avión fue averiado, por una pieza del Grupo 1 Artillería Antiaérea.
- PAC orbitando al este, sobre el mar, en varias oportunidades durante el día.

La Fuerza Aérea Sur

La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las operaciones rutinarias.

- Exploración y reconocimiento cercano.
- Relevamiento aerofotográfico.
- Puente aéreo: dos cruces.

Componente Aéreo en Malvinas

El Componente Aéreo en Malvinas ordenó una salida de reconocimiento ofensivo a la BAM Cóndor, para constatar informaciones, provenientes de Puerto Howard, respecto a dos lanchones, aparentemente enemigos, que navegaban en el estrecho de San Carlos, más precisamente, en la bahía Puerto Salvador. Cinco aviones *IA-58 Pucará* ejecutaron esta misión, por más de dos horas, sin confirmar su avistaje.

Estas salidas fueron:

- A-516: Cap Ricardo Grúnert, y A-533: Ten Hernán Calderón (10:00 / 12:00)
- A-531: Ten Alcides Russo (1 1:00 a 13:30 hs)
- A-531: Ten Alcides Russo y A-516: Ten Carlos Morales (16:00 / 17:30 hs)

Hubo avistaje de *Harrier*. Estos, aparentemente, no vieron a los *IA-58 Pucará*.

A las 03:50, se vieron bengalas a 5 Km al norte de la pista.

El HMS *Atlantic Conveyor*

El portacontenedores HMS *Atlantic Conveyor* arribó a las proximidades de la zona TRALA y los catorce aviones *Harrier GR3* que transportaba, fueron preparados para ser transferidos a los portaaviones.

El HMS *Invincible*

Dos helicópteros *Sea King* (ZA-290 y ZA-292) fueron transferidos del HMS *Hermes* al HMS *Invincible* durante la noche del 17 de mayo, para una operación de reconocimiento de largo alcance que adquirió notoriedad, cuando uno de ellos fue destruido en territorio chileno.

El HMS *Invincible* se dirigió hacia el oeste, acompañado de la fragata HMS *Broadsword*, navegando a veinticinco nudos, a distancia de una milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar. El Lt Hutchings (RM), y su tripulación, despegaron del HMS *Invincible*, en el helicóptero *Sea King* ZA-290, a las 00:15 del 18 de mayo, aparentemente, con un contingente de comandos del *Special Air Service*. Luego, los buques regresaron al este de Malvinas. Aunque no existe explicación oficial de esta operación, se ha sugerido que la misión fue infiltrar fuerzas especiales en el continente, próximos a la BAM Río Grande.

El *Sea King* ZA-290 se accidentó esa mañana en la playa Agua Fresca, a unas once millas de Punta Arenas, al sur de Chile. El helicóptero fue, deliberadamente, incendiado por sus tripulantes (Lt Hutchings, Lt A R C Bennet y el tripulante Imrie), quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después y fueron repatriados al Reino Unido.

El otro helicóptero (ZA-292), permaneció a bordo del HMS *Invincible*, como reserva del anterior y retornó al HMS *Hermes* el 18 de mayo.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 18 de mayo

El parte meteorológico

Amaneció cubierto, con llovizna. Visibilidad de 2/5 Km. Luego empeoró el techo y la visibilidad. A partir de las 17:00, niebla.

La situación en Puerto Argentino

Desde la madrugada, entre las 05:10 y 09:30 hs, las PAC estuvieron activas. Los radares argentinos registraban sus movimientos, aproximaciones y algunos sobrevuelos a gran altura que obligaba a alertar a el sistema defensivo en Puerto Argentino y Darwin. A las 10:25, dos *Harrier GR.3* atacaron, siempre en altura, la zona de artillería antiaérea del aeropuerto (piezas de 35 mm). Repitieron el ataque a las 12:25 y 14:32, sobre la misma zona y, a las 17:07, sobre la península de Freycinet, a 1.200 m de un centro poblado; al mismo tiempo que se arrojaba *Chaff* desde un avión. Estos ataques, si bien mantenían en vilo a los defensores, no producían mayores daños. Parecía una réplica de nuestras tácticas Fénix que, a esta altura del conflicto, habían descubierto.

La situación en Darwin

- Desde la BAM Cóndor, dos *IA-58 Pucará* realizaron reconocimiento ofensivo de rutina, entre las 08:00 y las 08:30 hs, con meteorología marginal, sin encontrar objetivos. Tripulación: A-516 Cap Jorge Benítez y A-581: Ten Néstor Brest.

Asimismo, el enemigo atacó con dos *Harrier GR.3* (RAF), a la artillería antiaérea de la BAM Cóndor. Uno, procedente del noreste lanzó *Chaff* a la central *Skyguard*, mientras el otro lanzaba bombas BL-755 (*Beluga*), sobre la posición que había tenido el radar ELTA. Éste ya lo había detectado y dado alerta a las diferentes piezas de 20 mm, que lo recibieron con fuego cruzado. El avión largó dos contenedores de *Belugas* completos a tan poca altura, que quedaron intactas, sin explotar.

La situación en Comodoro Rivadavia

El Comando de la FAS ordenó dos cruces con *Hercules C-130*.

- Misión 161, TC-65, indicativo "*Libra*". Tripulación: Mayor Rubén Palazzi, Com Julio Sanchotena, Vicecomodoro Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15; arribó a Malvinas a las 16:20. Despegó a las 16:40; arribó a Comodoro Rivadavia a las 19:20 hs. Transportó 15.200 Kg de carga y cuatro Pax.
- Misión 162, TC-63, indicativo "*Marte*". Tripulación: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vicecomodoro Hugo Meisner, SA Manuel Albelos, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano y SAux Oscar Gatto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:05; a su llegada a Malvinas no pudo entrar por meteorología; regresó a las 22:20.

De la *Gaceta Argentina* (Diario de Puerto Argentino)

Entre noticias y comentarios se leyó el siguiente aviso:

AVISO DE LA GOBERNACIÓN MILITAR

Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc, son propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.

También son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por haber nacido en estas islas, son nuestros compatriotas.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Miércoles 19 de mayo

El parte meteorológico

En Puerto Argentino había neblina y sólo 2 Km de visibilidad. Esta situación, se mantuvo durante la mañana, con algunos claros al mediodía, pero se cerró a partir de las 16:00, hasta las 19:00, en que comenzó a lloviznar y el cielo quedó invisible.

El enemigo

Mientras el grupo de desembarco anfibio, al mando del comodoro Clapp, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brig Julian Thompson, desde el HMS *Fearless*, reubicaba su personal y unidades en dichas naves y ultimaba sus preparativos para la operación *Sutton* Este grupo se mantuvo en una posición a 200 MN, al NE de Puerto Argentino.

El *Carrier Battle Group*, al mando del CAlte Woodward, continuó con sus maniobras de superficie y realizó dos operaciones principales, con ambos portaaviones:

Desde el HMS *Invincible* se efectuaron ocho salidas de PAC; entre ellas, dos *Harrier GR.3*, que atacaron a gran altura, sin precisión, posiciones argentinas en Monte Kent, a las 10:00 hs. Estas salidas, iban dirigidas a una concentración de helicópteros del Ejército. Afortunadamente, no se encontraban en ese lugar y momento.

El HMS *Hermes* continuó recibiendo la dotación de *Harrier GR.3* del Escuadrón 1 de Caza de la RAF que, transferidos del *Atlantic Conveyor*, se integraron al Escuadrón 800. Asimismo, el día anterior, había recibido cuatro *Sea Harrier* más. Todo ello les obligó a desprenderse de algunos helicópteros, que fueron desplegados a otros buques.

La Fuerza Aérea Sur

Mientras tanto, el Comando de la FAS, planificaba y controlaba la ejecución de los siguientes cruces, que ofrecían variantes operativas:

- *Hercules C-130*, matrícula TC-66, indicativo "*Aries*". Tripulación: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vicecomodoro Hugo Meisner, SA Manuel Albelos, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SAux Oscar Gatto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:50, voló durante 6 h 35 min. y no pudo aterrizar en Malvinas, por meteorología. Aterrizó a las 22:25.
- *Hercules C-130*, matrícula TC-68, indicativo "*Tronco*". Misión: abastecimiento aéreo con entrega por lanzamiento, de ocho contenedores A-22 (8.000 kg), en la zona Darwin. Tripulación: Com Jorge Martínez, Mayor Rubén Palazzi, Vicecomodoro Julio Sanchotena, Vicecomodoro Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15. Por primera vez, nuestra aviación de transporte realizó una entrega de este tipo en zona de combate. Lo hizo a las 16:04. Aterrizó a las 18:35 hs.

may19rel1.html Informe del primer teniente Rodolfo Yuse (Anexo I)

- *Hercules C-130*, matrícula TC-63, indicativo "*Pato*". Tripulación: Vicecomodoro Roberto Noé, Mayor Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SA Juan Marnoni, SP Julio Lastra. Despegó de Comodoro Rivadavia a las

13:15. Trasladó a BAM Malvinas, 14.200 Kg de carga y ocho Pax. Arribó a Malvinas a las 16:15. Despegó a las 16:25; arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:55 hs. Se evacuaron heridos.

BAM Cóndor

Pese a las malas condiciones meteorológicas, se ejecutaron seis salidas de reconocimiento ofensivo, con *IA-58 Pucará*, en ambas costas del estrecho de San Carlos y adyacencias:

- 08:30 a 10:00: A-531, Cap Roberto Vila y A-509, Ten Miguel Cruzado. Reconocimiento ofensivo en Howard, donde el Ejército insistía ver enemigos en las alturas. No se detectaron indicios. Las condiciones meteorológicas eran muy malas.
- 10:30 a 11:30: A-531, primer teniente Ricardo Fasani y A-509,Ten Héctor Giménez.
- 12:00 a 13:00: A-531, Mayor Carlos Tomba y A-509, primer teniente Juan Micheloud.

Cañoneo nocturno

En la medianoche, 00:35 a 01:00 hs, una fragata se aproximó a Puerto Argentino (20 / 25 MN). Según el libro *Carta de un Marino Inglés* de David Tinker (Pag 58), habría sido la HMS *Glamorgan* que realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron las piezas de 155 mm y cesó el fuego. Se retiró por radial 170º.

ANEXO I

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Informe del primer teniente Rodolfo Yuse, del Equipo de Control de Combate (ECCO).

Una vez seleccionada y demarcada la zona de lanzamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor se realizó a las 16 hs, el lanzamiento, arrojándose dieciséis bultos aproximadamente, conteniendo ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.

El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento a una altura de 600 pies (183 m). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal del ECCO.

Finalizada esta operación se recibió, por parte del jefe de la BAM Cóndor, la orden que el personal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un helicóptero Bell-212 de la FAA.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Jueves 20 de mayo

El parte meteorológico

Al comenzar el día empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras el cielo se mantuvo cubierto, con nubes bajas a 300 m. Las ráfagas alcanzaron los 42 Km. A las 13:00 comenzó una llovizna que redujo la visibilidad y duró hasta el anochecer.

La actividad del enemigo

Éste era el día D-1 para la operación *Sutton* (el asalto anfibio en San Carlos). Aprovechando el factor meteorológico, los británicos ejecutaron las siguientes misiones:

- A partir de las 06:30, PAC del HMS *Invincible* efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose. Una de éstas -alrededor de las 11:00 hs- fue vectoreada, persiguiendo a un *Hercules C-130* argentino, que no había logrado aterrizar en Malvinas por el fuerte viento.

- A las 12:00, tres RAF *Harrier GR.3*, integrado por el jefe del grupo y los dos jefes de escuadrón (Libro *Air War South Atlantic*, Pág. 98), atacaron los depósitos de combustible de la guarnición militar en Bahía Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

- A las 17:30, elementos helidesembarcados en proximidades de Darwin, atacaron con armas automáticas, las posiciones de artillería antiaérea de ese sector.

- A las 20:15 hubo un intento de infiltración de patrullas, al oeste de Puerto Argentino.

- A las 22:00, lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros), sobre la costa este de la península San Luis (al norte de Bahía Anunciación).

- A las 22:30, nuevos ataques a Darwin, ahora con armas pesadas (cañoneo naval).

Aunque el comando argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La Fuerza Aérea Sur

Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia, la FAS realizó sus operaciones de rutina: transporte aéreo a Malvinas y exploración y reconocimiento lejano y cercano.

La BAM Cóndor

Antes de los ataques nocturnos y pese al mal tiempo, el capitán Ricardo Grünert (A-531) y el teniente Hernán Calderón (A-509) de la BAM Cóndor efectuaron, entre las 13:45 y las 16:15, dos salidas en reconocimiento ofensivo, sobre el límite oeste y el sector sur, de la isla Gran Malvina.

Informe del Cap Roberto Vila:

El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap Grünert y el Ten Calderón. A las 18:30 hs, hay ecos de dos helicópteros que luego ve la Red de Observadores del Aire. A las 22:30 hay alarmas de inminentes ataques y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado.

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Viernes 21 de mayo

El parte Meteorológico

En la noche del 20 de mayo, en las islas y adyacencias, el cielo se presentaba cubierto; techos bajos, nieblas y lloviznas. A las 08:30 del día siguiente, desde el oeste entró un anticiclón que a despejó el cielo y, rápidamente, aumentó la visibilidad. Mientras tanto, en el continente, un centro de baja, en el sudeste de Tierra del Fuego armaba un frente frío con precipitaciones y nubosidad.

La operación *Sutton*

El grupo compuesto por el transatlántico *Canberra*, los buques de asalto *Fearless* e *Intrepid*; los de desembarco *Sir Percival*, *Sir Tristram*, *Sir Geraint*, *Sir Galahad* y *Sir Lancelot*; los de apoyo logístico *Europic Ferry*, *Norland*, *Fort Austin* y *Stromness*; escoltados por el destructor *Antrim* y las fragatas *Ardent*, *Argonaut*, *Brilliant*, *Broadsword*, *Yarmouth* y *Antelope* cerca de la 01:00 del 21 de mayo, llegaron a la Bahía de San Carlos, y comenzó a desembarcar.

Para el amanecer, (08:30 hs) había logrado establecer la cabecera de playa en tres posiciones: establecimiento San Carlos, ambas márgenes, y Puerto San Carlos. La operación chocó con la férrea oposición de un reducido destacamento del Ejército Argentino comandado por el teniente primero Esteban que abatió dos helicópteros *Gazelle* del Escuadrón Aéreo de la Br Cdo 3 RM.

Ataques de diversión

Simultáneamente, con el asalto anfibio, el grupo de batalla desarrollaba las siguientes actividades de protección y diversión:

- 06:00 a 09:00, bombardeo naval a la BAM Cóndor en Goose Green y Darwin, por la fragata *Ardent*).
- Ataque aéreo a Howard. Un *Harrier GR.3*, sobrevoló las posiciones argentinas, sin localizar blancos y, en el segundo pasaje, fue derribado por un Blow Pipe del Ejército Argentino. El piloto (Fl Lt J Glover) se eyectó y fue capturado.
- A partir de las 05:00 hs, aproximadamente, patrullas de Harrier volaron en cobertura previendo un ataque aéreo argentino.
- Ataque al helipuerto en Monte Kent con *Harrier GR.3*. Fueron destruidos tres helicópteros del Ejército Argentino: un *Chinook CH-47*, un *Puma* y un *Bell-212*,
- Antes del alba, ataque terrestre, con tropas comandos, a Darwin y posiciones de FAA en Goose Green.

Con las primeras luces de 21 de mayo, el comando del Componente Naval de Malvinas ordenó despegar, en misión de reconocimiento, a un Macchi 326 piloteado por el Teniente de Navío Owen G. Crippa. El aviador naval se aproximó rasante desde el interior de la isla y, al desembocar sobre la bahía, se halló en medio de la flota y alcanzó a disparar sus coheteras Zunni. Al aterrizar, confirmó la magnitud del desembarco.

La reacción aérea en Malvinas

El Componente Aéreo en Malvinas, al enterarse del desembarco en San Carlos y las operaciones aeronavales contra nuestras posiciones, en especial a la BAM Cóndor, alertó a la FAS y ordenó la evacuación del Escuadrón Pucará a la BAM Malvinas para preservar la única unidad aérea de combate que poseía. may21a.html (Anexo I).

La BAM Malvinas, ahora sin mayores ataques dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el estrecho de San Carlos, recibió a los *IA-58 Pucará* de la BAM Cóndor y continuó siendo el único camino hacia el continente.

El Callejón de las Bombas (*Bomb Alley*)

Las primeras informaciones sobre el desembarco, llegaron a la FAS, vía Componente Aéreo de Malvinas, alrededor de las 09:00. Previamente, se habían alertado las unidades y, a partir de dicha hora, se emitieron las órdenes de ataque que daría lugar a una de las batallas aeronavales más intensas y encarnizadas desde la II Guerra Mundial.

Al respecto, conviene destacar que las formaciones aéreas argentinas actuaron sobre San Carlos, por sus propios medios, fuera de la cobertura del radar del CIC Malvinas que, tapado por la cadena central de la Isla Soledad no tuvo ninguna posibilidad de brindarles ningún tipo de apoyo (seguramente, este fue un motivo más que ayudó a los británicos a elegir este lugar). Esta forma de operar sin protección, impensable para aviones cazabombarderos que carecen de equipamiento para penetrar las defensas por su cuenta, como los aviones de bombardeo, exalta más el arrojo y decisión de los pilotos argentinos que no sólo cruzaron el mar con monomotores, sino que realizaron ataques eficaces en un estrecho erizado de buques, radares y misiles. Estrecho que ya entró en la historia como "El Callejón de las Bombas".

may21b.html **Primera oleada (Anexo IA)**

may21c.html **Segunda oleada (Anexo IB)**

may21d.html **Tercera oleada (Anexo IC)**

may21e.html **Cuarta oleada (Anexo ID)**

Balance del día

- 33 salidas de exploración, reconocimiento, diversión y retransmisor.
- 22 salidas de Mirage-5: cinco M-5 derribados. Un piloto, fallecido; cuatro, recuperados.
- 12 salidas de A-4C. Tres, regresan por inconvenientes en el reabastecimiento; dos aviones son derribados, sus pilotos fallecen.
- 18 salidas de A-4B. Dos regresan por inconvenientes en el reabastecimiento. Dos aviones regresan por fallas técnicas.
- 4 salidas de aviones KC-130 para reabastecimiento.
- Un avión IA-58 destruido en tierra por fuego naval.

Daños estimados al enemigo

La evaluación, que a esta altura de los acontecimientos se hacía en base a la información disponible era:

Un *Sea Harrier* derribado (piloto prisionero).

Un *Sea Harrier* derribado por la artillería antiaérea, piloto recuperado. Confirmado parcialmente por Gran Bretaña.

Una fragata *Ardent,* luego de arder en la tarde y noche, se hundiría al día siguiente.

Las Fragatas tipo 21, *Argonaut*, *Antrim y Brilliant* averiadas de consideración.

Las fragatas *Broadsword* y *Alacrity*, levemente averiadas.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente Daniel Fernando Manzotti
- Teniente Pedro Ignacio Bean
- Teniente Néstor Edgardo López

ANEXO I

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Viernes 21 de mayo

La BAM Cóndor

La ROA de la BAM Cóndor tenía un puesto sobre el estrecho de San Carlos, en la posición *Punta Cantera* (alférez Mario Egurza, soldado Coronel). El observador informaba a Operaciones de la base los movimientos de buques en el estrecho. Cuando vio que la *Ardent* cañoneaba al radar ELTA en las proximidades de la pista, se trasladó ese lugar a auxiliarlos. En esta acción resultó levemente herido el teniente Darío Vallaza.

La escuadrilla "*Tigre*", de IA-58 Pucará, compuesta por el capitán Jorge Benítez, el teniente Néstor Brest, el 1er teniente Juan Micheloud y el mayor Carlos Tomba (voluntario que no pertenecía, orgánicamente, al Escuadrón Pucará) fue puesta en alerta al comenzar el cañoneo naval (06:00 hs). En Operaciones de la BAM, se les impuso la situación y se le ordenó despegar para reconocimiento ofensivo. Alrededor caían precisas salvas de artillería cada noventa segundos. En esas condiciones la escuadrilla debía despegar; los pilotos se guarecieron en un refugio construido en la cabecera de la pista. Quedaron de acuerdo en que los mecánicos avisarían cuando tuvieran listo los aviones. Los pilotos correrían a las máquinas y, entre andanada y andanada, despegarían. Así despegó el jefe de escuadrilla, capitán Benítez (A-531). Voló a la zona de desembarco y confirmó la presencia de los buques. En proximidades de *The Gap* fue derribado por un misil *Blow Pipe*. Se eyectó y, tras larga odisea, regresó al anochecer a la BAM Cóndor.

Los numerales de la escuadrilla, mayor Tomba y teniente Brest despegaron antes que el jefe de sección porque sus aviones estuvieron en servicio primero. Fueron a atacar posiciones enemigas, en proximidades de Darwin. En el pasaje, a Brest le fallaron las coheteras y se le ordenó dirigirse a BAM Malvinas. Tomba, volvió a la BAM Cóndor, orbitó encima hasta que despegó el jefe de sección, 1er teniente Micheloud. Ambos se reunieron y se dirigieron a un nuevo blanco: helicópteros en cerro *Bombilla*. No los encontraron. Pasó un *Harrier*, y trataron de perseguirlo sin lograrlo por la diferencia de velocidad. Volaron a la cabecera de playa y fueron atacados con misiles antiaéreos. No ubicaron blancos rentables. Se les ordenó ir a la BAM Malvinas en Puerto Argentino. Al llegar hicieron espera sobre el mar, cerca del faro, tratando de comunicarse con la Torre de Control. Al no conseguirlo - habían seleccionado una frecuencia errónea - regresaron a la BAM Cóndor. Antes de aterrizar, se les

asignó otro objetivo material: *casa en la colina*, próxima a la BAM, donde se estimaba que había comandos reglando el tiro naval sobre la base. Atacaron con cohetes certeros y la casa desapareció. Posteriormente los guiaron a otro blanco, más al norte, pero fueron interceptados por tres *Sea Harrier*. Pese a la fiera resistencia y maniobras evasivas, el mayor Tomba fue derribado. Logró eyectarse a cinco metros del suelo y caminó hacia la BAM Cóndor. Fue rescatado casi al llegar por un *Bell-212*, matrícula H-85, tripulado por los tenientes Luis Longar y Gustavo Brea, el C1º Ernesto Palacios y CP Sergio Quiñónez. Micheloud escapó rasante entre cañadones y, luego de un amplio rodeo, aterrizó en su base. Eran las 10:00 hs, aproximadamente.

En la tarde (16:00 hs), los dos IA-58 restantes fueron replegados a BAM Malvinas, A-533 Ten Giménez y A-516 Ten Cruzado, donde arribaron a las 16:45.

ANEXO IA

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Viernes 21 de mayo

El Callejón de las Bombas: primera oleada

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Ñandú*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación 1: Capitán Carlos Rohde (C-409); 2: Ten Pedro Bean (C-428); 3: Capitán Roberto Jannet (C-436). Despegaron de Río Grande a las 09:44.

  Atacaron, a las 10:32, los buques *Broadsword*, *Argonaut y Plymouth*, en el estrecho de San Carlos. El teniente Bean, fue derribado por un misil *Sea Wolf*, lanzado desde la *Broadsword*. Se eyectó, pero no fue recuperado. Constituyó la primera baja argentina en la batalla de San Carlos. Los restantes regresaron a Río Grande a las 11:45 hs, tras lanzar sus bombas. La *Broadsword* fue averiada con más de cuarenta impactos de cañón. El numeral 3 vio eyectarse al teniente Bean.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Perro*", armados con 2 bombas BRP de 250 kg. [2]Tripulación: Capitán Carlos Moreno (C-437), Ten Héctor Volponi (C-418), Mayor Carlos Martínez (C-435). Despegaron de Río Grande a las 09:45.

  Llegaron al objetivo a las 10:31 hs. Atacaron a la *Antrim* con dos bombas, que no explotaron y la alcanzaron con numerosos proyectiles de cañones que le provocaron daños considerables. Los "*Perro*" escaparon, perseguidos por una PAC del 800 Sgdn. Uno de los aviones ingleses disparó un *AIM-9L* fuera de distancia. Regresaron a Río Grande a las 11:45. Las averías sufridas por esta fragata la limitaron a ser usada, en el futuro, como buque de enlace Malvinas-Georgias.

- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*León*", armados con 2 bombas BRP de 250 kg. Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-404), teniente Carlos Castillo (C-407) despegaron de San Julián a las 09:55 hs.

  Llegaron al estrecho a las 10:40 y atacaron nuevamente con bombas a la *Antrim*, lograron un impacto en la fragata y se alejaron. Aterrizaron en San Julián a las 12:30. Compartieron el honor, junto a los "*Perro*", de haber sacado de servicio operativo a esta unidad.

---

[2] BRP: Bomba Retardada por Paracaídas

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Zorro*", armados con dos bombas BRP de 250 kg. Tripulación: Capitán Raúl Díaz (C-412), teniente Gustavo Aguirre Faget (C-415), capitán Jorge Dellepiane (C-434). Despegaron de San Julián a las 08:00. Regresaron a San Julián a las 10:40 hs.

  Llegaron al objetivo material, la fragata *Brilliant*. Falló el mecanismo de lanzamiento de las bombas y sólo atacaron con cañones, haciendo impacto con daños mínimos.

may21rel1.html Relato del jefe de escuadrilla, Capitán Raúl Díaz (Anexo IA1)

may21rel2.html Relato del Ten Gustavo Aguirre Faget (Anexo AI2)

- Dos *Mirage III* matrículas I-017 e I-014, indicativos "*Ciclón 1*" y "*Ciclón 2*". Tripulación: Capitán Marcos Czerwinski y 1er teniente Marcelo Puig. Despegaron de Río Gallegos a las 14:40 hs. Realizaron sombrilla, en enlace con el Oficial de control aéreo táctico. Arribaron a las 16:20.
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Aguila*", armados con misiles *Magic*. Tripulación: Ten Jorge Huck, primer teniente Carlos Selles. Despegaron de Río Gallegos a las 09:56, en salida de cobertura. Arribaron a Malvinas, a nivel de vuelo 350 / 400 pero no lograron enlazar con el CIC Malvinas; y regresaron a las 11:30 hs.
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Cóndor*", armados con misiles *Magic*. Tripulación: Mayor José Sánchez y primer teniente Alberto Maggi. Despegaron de Río Gallegos a las 10:01, en salida de cobertura; arribaron a Malvinas sin poder enlazar con el CIC; regresaron a las 11:40 hs.

Había finalizado la primera oleada: once salidas de ataque y cuatro de cobertura, con un avión perdido. Con duros resultados para el enemigo: dos fragatas averiadas seriamente: la *Broadsword* y la *Antrim*. El Callejón de las Bombas (*Bomb Alley*), tal como los británicos rebautizaron al estrecho de San Carlos, había surgido a la consideración mundial.

ANEXO IA 1

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Relato del jefe de escuadrilla, Capitán Raúl Díaz

La mañana del 21 de mayo amaneció totalmente nublado y con niebla en el aeródromo San Julián. Las tripulaciones de los escuadrones de M-5 Dagger y A-4C Skyhawk, allí desplegadas, presuponíamos un día de inactividad aérea, dado las adversas condiciones climáticas.

Nos dedicamos, como lo hacíamos en cada momento disponible, a estudiar los perfiles de vuelo óptimos hasta las islas Malvinas, a analizar las capacidades y limitaciones del enemigo y, sobre todo, a extraer las mejores enseñanzas de las misiones ya realizadas.

En ese contexto, sabíamos de nuestras magras probabilidades de entablar un combate aéreo contra los Harrier, producto del escaso combustible que teníamos para atacar blancos terrestres en la zona de las islas y, a su vez, alcanzar alturas ventajosas para combatir contra las PAC. De allí que descartamos, incluso, llevar misiles aire-aire.

Siendo oficial de operaciones del Escuadrón M 5 Dagger, me correspondía determinar las tripulaciones de "Alerta" ante una eventual misión. En esta tarea me encontraba, cuando llegó una comunicación urgente. Amplia fue nuestra sorpresa, al enteramos que los ingleses estaban comenzando a instalar una cabeza de playa, en el Puerto San Carlos.

De los primeros indicios llegados a través del Comando de la FAS, nadie dudó en la necesidad de iniciar un ataque aéreo, aún con una situación meteorológica marginal.

Como suponíamos, las ordenes fragmentarias comenzaron a llegar. A los M 5 Dagger nos ordenaban atacar con cañones y dos bombas retardadas por paracaídas de 250 Kg. La actividad se hizo intensa, nuevamente hubo estudios de las navegaciones a ese punto de ataque, se procedió a requerir todos los datos sobre la meteorología, tanto del objetivo como el de toda la ruta, a analizar cuidadosamente la geografía del terreno circundante al lugar del desembarco, a definir cuál sería el accionar ante la indudable presencia de "caza interceptora" inglesa, la cual estaría ejecutando un paraguas defensivo en la cabeza de playa.

Decidida la FAS a intentar un ataque masivo a la incipiente posición inglesa, ordenó el despegue de nuestros aviones.

Debí cumplir la orden fragmentaria 1184, la cual nos designaba el indicativo "Zorro" y que estaba destinada a batir objetivos navales en el canal de San Carlos y a atacar a las fuerzas desembarcadas, mi cargo era el de jefe de escuadrilla y llevaba como numeral Nº 2 al Ten Gustavo Aguirre y como Nº 3 al Capitán Jorge Dellepiane; para este último era la primera misión que cumplía hacia las Islas; para mí, era la tercera.

Durante la reunión previa al vuelo, se recordaron los procedimientos para atacar con escasa visibilidad y bajo techo de nubes. Ya en los aviones, listos para poner en marcha el reactor, vimos el despegue de la escuadrilla de M 5 Dagger que nos precedía.

Durante el vuelo se pudo visualizar como el tiempo mejoraba rápidamente, y las nubes y la niebla se disipaban. Próximos a la isla Gran Malvina descendimos, iniciando una navegación rasante hacia el canal de San Carlos; cuando nos preparamos para iniciar el ataque, tomamos contacto con la otra escuadrilla. La misma confirmó la existencia de un elevado número de navíos en el canal que se encontraban apoyando a la actividad de desembarco. La sorpresa del ataque aéreo fue total. Los ingleses suponían que la situación meteorológica, imperante hasta unos minutos antes, se mantendría, afectando así la actividad aérea de la Fuerza Aérea Sur.

Por ello no tenían, inicialmente, una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco.

Cuando arribamos al canal, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama superó las expectativas que mentalmente habíamos concebido. Pudimos ver claramente el dispositivo defensivo de la Royal Navy. Los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco, en una especie de semicírculo.

Nos dirigimos aproximadamente a 530 nudos (980 Km/h) hacia una de las fragatas más cercanas.

La aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los tres aviones. A partir de una distancia de 1.000 m se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la HMS Brilliant, con disparos de cañones.

Esto quedó registrado en la filmación de la mira del avión. En la película, los impactos se observan en su línea de flotación.

En el momento de encontrarnos en la distancia para disparar las bombas, hubieron fallas en el sistema de lanzamiento producto, probablemente, del bloqueo del mecanismo por el intenso frío o por las condiciones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente, debido a la rapidez del mismo, sólo intentó salir de nuestra puntería, adoptando máxima velocidad, en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles Sea Wolf, ni de sus cañones antiaéreos. Tenía también un helicóptero posado en la plataforma de popa. Otro navío, que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra escuadrilla, felizmente no fue efectivo.

Al pasar por sobre la fragata, fragmentos de su estructura, desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques externos de combustible, sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron maniobras defensivas, para evitar los misiles que pudieran provenir de los navíos circundantes. La situación era difícil, el accionar de la defensa antiaérea buscaba formar cortinas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales. El espectáculo era singular, columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de la munición antiaérea, luces de los proyectiles trazantes, todo junto en una danza sin igual.

Tomamos altura hacia el continente, al que arribamos en una navegación sin incidentes. Habíamos sido testigos directos de un gran despliegue de medios de combate por parte del enemigo.

Nuestra impotencia: pensar qué escasos eran nuestros medios aéreos para destruirlo y hacer que su empresa no fuera aceptable.

ANEXO IA 2

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Relato del Ten Gustavo Aguirre Faget

Siendo numeral 2 en esta misión, tampoco me salieron las bombas. Al hacer el escape, sentí un fuerte ruido metálico y, al aterrizar en San Julián, vimos perforaciones en los tanques exteriores, en un cono de toma de aire y una esquirla de unos diez centímetros de ancho entrando por la parte inferior de la nariz, atravesándola unos cincuenta centímetros e incrustada contra el eje de la pedalera, sin rozarme los pies. La antena de VHF, que también fue perforada, la usaron los mecánicos del Escuadrón Técnico como "amuleto"; la tenían colgada a la entrada de un refugio, y me la obsequiaron al finalizar el conflicto.

ANEXO II

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Viernes 21 de mayo

El Callejón de las Bombas: segunda oleada

- Ya a las 06:36 había despegado de El Palomar, un *Hercules KC-130*, el TC-69, indicativo "*Tigre*", y para las 11:00 se encontraba orbitando en su punto de reabastecimiento listo para aprovisionar a los *A-4 Skyhawk*. El otro *Hercules*, TC-70 despegó de Río Gallegos a las 14:02, y reabasteció a *A-4 Skyhawk*, al regreso del estrecho de San Carlos. También se encontraba en el aire, desde la primera oleada, 09:30 hs, el avión HS-125 indicativo "*Rayo*", que controlaba la segunda oleada, lanzada desde San Julián, cuando estaba regresando la primera.
- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Tero*", armados con una bomba *MK-17*. Despegaron de San Julián a las 11:17. Esta escuadrilla tuvo problemas técnicos en el reabastecimiento, regresó el jefe y el numeral. El Ten Néstor López, solo en su

bautismo de fuego, se incorporó a la sección siguiente, que se acercaba al punto de reabastecimiento aéreo y que resultó ser la "*Pato*", a la cual le falló también el numeral, alférez Guillermo Martínez, por los mismos problemas. Arribaron a San Julián a las 13:00 hs.

- Tres A-4C Skyhawk, indicativo "*Pato*", armados con una bomba *MK-17*. Despegaron de San Julián a las 11:25. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño, Ten Néstor López, 1er Ten Daniel Manzotti, pero se agregó a esta sección un nuevo integrante, el guía de la sección posterior, "*Rondó*", Capitán Jorge García (C-304), que había despegado solo pues a su numeral, alférez Gerardo Issac, le había fallado la puesta en marcha. La escuadrilla, luego del reabastecerse, quedó integrada así: Capitán Eduardo Almoño (C-310); teniente Néstor López, (C-309); Capitán Jorge García; primer teniente Daniel Manzotti (C-325). Abandonaron el reabastecedor a las 12:54, ya estaban próximos al Punto 1, (51º 00' S / 60º 00' O), en ruta correcta al objetivo material.

  Sobrevolaron la Gran Malvina y, próximos al poblado *Chartres*, fueron interceptados por una PAC de *Sea Harrier*, del 800 Sqdn, del *Hermes*. Los *A4-C Skyhawk* debieron desprenderse de las bombas y escapar, interceptados eficazmente por el radar de la fragata *Brilliant*, que cumplía de centro de información y control. Los *Sea Harrier* lanzaron los *Sidewinders*, que impactaron en los *Skyhawk* de Manzotti y López. Se visualizó una eyección propia y otra de un piloto inglés el que, aparentemente, en el combate aéreo, perdió el control del avión y se eyectó un instante antes que impacte contra el suelo.

  El primer teniente Daniel Manzottl, murió, aparentemente, debido a la alta velocidad con que se eyectó. Ocurrió al sur de Puerto Christmas; su cuerpo apareció el 24 de mayo. Los "*Pato 1* y *3*" arribaron a San Julián a las 14:30 hs.

- Cuatro *A4-B Skyhawk*, indicativo "*Mula*", armados con una bomba *MK-17*. Despegaron de Río Gallegos a las 11:30 hs. Inicialmente fue integrada por el Capitán Pablo Carballo (C-204), Ten Carlos Rinke (C-231), primer teniente Carlos Cachón (C-250), Alf Carlos Carmona (C-214). El primer teniente Cachón regresó por fallas en el reabastecimiento y continuaron sólo tres aviones.

  Efectuaron el cruce. Ya sobre la Gran Malvina, Rinke tuvo falla de transferencia de combustible y se le ordenó regresar. En el estrecho de San Carlos encontraron un buque de gran tamaño (algunas publicaciones lo dan como el *Río Carcarañá*, argentino). Esto no fue así, ya que los pilotos conocían su posición en Bahía Rey y, evidentemente, el buque atacado fue un transporte inglés.

  No obstante, ante la duda, Carballo ordenó no atacar. La indicación llegó un instante tarde pues Carmona había ya lanzado su bomba por lo cual se le ordenó regresar a su base. Quedó sólo el Capitán Carballo para proseguir el raid hacia el norte, por la costa este del estrecho donde encontraría, en la Bahía Ruiz Puente, a la fragata *Ardent*. Le arrojó su bomba *MK-17* de 1.000 lbs y escapó, perseguido por los cañonazos de aquella. Por la cantidad de humo que salía del buque, y los restos de material en el aire, presumieron que el impacto había sido en la cubierta. Los "*Mula*" regresaron a Río Gallegos a las 14:30 hs.

  Este ataque y los posteriores a la fragata *Ardent*, fueron observados por el Alf Egurza y el soldado Coronel, desde Punta Cantera, quienes fueron testigos del hundimiento.

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Pico*". Tripulación: Capitán Hugo Palaver (C-207), Ten Daniel Gálvez (C-221), primer teniente Luciano Guadagnini (C-212), Alf Hugo Gómez (C-226). Despegaron de Río Gallegos a las 11:30, (un numeral

regresó desde el punto de reabastecimiento por fallas en el equipo), lograron llegar al estrecho de San Carlos, lo recorrieron de sur a norte, sin visualizar blancos. Arribaron a Río Gallegos a las 14:30. El Alf Gómez regresó a las 13:00 hs.

Finalizaba así la segunda oleada, la de los *A-4 Skyhawk* que, entre las 11:17 y las 14:05, había herido de muerta a la fragata *Ardent*. Allí, quedaron para siempre otros dos gloriosos Halcones.

ANEXO III

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Viernes 21 de mayo

El Callejón de las Bombas: tercera oleada

Se integró con el segundo empleo de los *M-5 Dagger*, *Mirage III* y *A-4 Skyhawk*.

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Orión*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación primer teniente Mariano Velasco (C-225), Ten Carlos Osses (C-239), Ten Fernando Robledo (C-222). Despegaron de Río Gallegos a las 13:33.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Leo*", armados igual que los anteriores. Tripulación: primer teniente Alberto Filippini (C-215), Alf Rubén Vottero (C-224), Ten Vicente Autiero (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30.

  Por fallas del "*Orión 1*", los "*Orión 2*" y "*Orión 3*" se sumaron a la escuadrilla "*Leo*", que quedó formada por cinco aviones, al mando del primer teniente Filippini. Volaron directamente a Malvinas sin reabastecerse. Arribaron al estrecho. Mientras se dirigían, en rasante, hacia puerto de San Carlos, divisaron la fragata *Argonaut,* que trató de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izquierda, la atacaron con cañones y bombas, en intervalos mínimos, arrojándole dos bombas que no explotaron.

may21rel3.html Relato inglés del libro *Air War South Atlantic* (pág. 115) **(Anexo III A)**

El primer teniente Filippini, rozó la antena de la fragata con el tanque suplementario de combustible de su avión, perdiendo el cono de cola, mientras la antena de aquélla quedaba doblada. Eran, aproximadamente, las 14:37. La escuadrilla regresó a Río Gallegos a las 15:30 hs.

Como consecuencia de este ataque, la *Argonaut* cumpliría sólo funciones de CIC y defensa aérea por algunos días más y luego fue retirada a Gran Bretaña.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Cueca*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación: Capitán Horacio Mir González (C-418), Ten Juan Bernhardt (C-436), primer teniente Héctor Luna (C-409). Despegaron de Río Grande a las 13:55. Esta escuadrilla, luego del despegue, se enteró que, de la sección "*Libra*" se volvía el Nº 1, Capitán Amilcar Cimatti, por pérdida de aceite del motor. Por tanto, se les agregó el único "*Libra*" - primer teniente Luna - que formó como Nº 3.

  Quedaron formadas así:

  "*Cueca*": Nº 1 Capitán Mir González, Nº 2 Ten Bernhardt.

"*Libra*": Nº 1 Capitán Robles (C-429), Nº 2 primer teniente Luna.

Al arribar a la Gran Malvina, encontraron una capa de nubes, sin claros, cuyo techo no superaba los cincuenta metros por lo que debieron descender a rasante. Detectados por la *Brilliant*, de inmediato, les envió la PAC de Frederiksen y A. George. Cuando salían de las nubes, los Libra se encontraron en un desfiladero. El primer teniente Luna, fue interceptado y derribado por un *Sidewinder* de Frederiksen, sin ser advertido por los demás miembros de la formación. En realidad, según declararon al regreso, les pareció que Luna se había estrellado contra un cerro. Afortunadamente no fue así: el piloto se eyectó y fue posteriormente recuperado.

Los restantes continuaron hacia su objetivo material. Los *Sea Harrier* que los perseguían, al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques, se alejaron. Los *M-5 Dagger* entraron de sur a norte al estrecho de San Carlos, y atacaron con cañones y bombas la fragata *Ardent*, alcanzándola. Luego de esquivar los misiles que aún lanzaba la maltrecha nave, regresaron a Río Grande a las 15:55 hs.

may21rel4.html Relato inglés del libro *Air War South Atlantic* (Anexo III B).

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Ratón*", armados con una bomba *BRP. 250 kg.* Tripulación: Capitán Guillermo Donadille (C-403), Mayor Gustavo Piuma (C-404), primer teniente Jorge Senn (C-407). Despegaron de San Julián a las 14:00 hs.

may21rel5.htmlRelato del Capitán Guillermo Donadille (Anexo III C).

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Laucha*", armados con una bomba *BRP. 250 kg.* Tripulación: Mayor Luis Puga, primer teniente César Román (C-421), primer teniente Mario Callejo (C-415). Despegaron de San Julián a las 14:05. Entraron en el estrecho de San Carlos y atacaron con dos bombas (la del guía no se desprendió) y cañones, a la *Brilliant*, que operaba como CIC, mientras que el Nº 3 atacó otra fragata en las inmediaciones. Arribaron a las 16:40 hs.

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

ANEXO IIA

Relato inglés del libro *Air War South Atlantic* (pág. 115)

... sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestos fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (estallido espontáneo de tres misiles SEA CAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros murieron y tres heridos en este ataque. Su helicóptero Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.

ANEXO IIIB

Relato inglés del libro *Air War South Atlantic*

La HMS Ardent fue atacada por un Skyhawk solitario, alrededor de las 12:55 hs, pero fue en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40, que ella fue impactada por una bomba que destruyó el helicóptero Lynx (XZ-251) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba, que no explotó, fue alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fue ordenada dirigirse al noroeste, a fin de unirse a los otros buques, en el estrecho para protección.

ANEXO IIIC

Relato del Capitán Guillermo Donadille

Debido a la demora en poner en marcha el N° 2, y a los fines de no alterar el horario de arribo sobre el objetivo material, el jefe de la escuadrilla "Ratón", cambió el orden de despegue con el jefe de la escuadrilla "Laucha", primer teniente César Román. La navegación se cumplió casi normalmente, adoptándose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que, unas 120 millas del lugar del ataque, la escuadrilla estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas Salvajes sólo con veinte segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran: nubes bajas con visibilidad reducida, a veces por lloviznas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó, proveniente del oficial de control aéreo táctico en vuelo, la información que habia gran actividad de Harrier, en la desembocadura norte del estrecho de San Carlos.

Aproximadamente a un minuto de vuelo del estrecho, y con la escuadrilla formada en línea, con una separación entre aviones de unos 200/300 metros, el N° 3, que estaba formado a la derecha, informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". Miré hacia la dirección indicada viendo a otro avión, a unos 1.000 m del N° 3 y volando en el mismo sentido, unos 300 m más alto.

En un principio me pareció el perfil de un A-4B. Un hecho que me llamó la atención fue que esta aeronave iba alcanzando la línea de frente formada por la escuadrilla, por lo cual se deducia que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros M 5 Dagger. En ese mismo instante, el piloto inglés divisó al "Ratón 3", iniciando un brusco viraje hacia éste. Esa acción me permitió identificar al avión como un Harrier.

Inmediatamente, ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo; el numeral tres tardó en reaccionar, de modo que reiteré la orden; posteriormente, éste (que era el primer teniente Senn) me dijo que el avión que él habia visto era otro, que venia en una trayectoria a 90° de la nuestra, razón por la cual había demorado el viraje.

Ante lo difícil de la situación, comencé a hacer fuego con mis cañones tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 m. Esto hizo que el inglés abandonara al N° 3 y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mio. Inmediatamente piqué mi avión, apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponente, y mantuve apretado el disparador, mientras nos cruzábamos.

No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante. Tampoco pude advertir impactos en el oponente, pues el cruce fue muy fugaz, debido a las velocidades sumadas de los dos aviones, al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo, que requirió de toda mi atención. Logré salir de la maniobra con mínima altura, 30/40 m. Al salir en viraje hacia la derecha, casi tuve que invertir mi avión, pues me crucé muy cerca con mi numeral tres, que había iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo. Una vez finalizada esta maniobra, recibí el impacto de un misil inglés que dejó a mi avión totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que éste colisione contra el suelo.

Durante el combate no pude ver la suerte que había corrido mi numeral dos (Mayor Piuma).

Luego del descenso en paracaídas, si bien tenía ciertos trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me había eyectado, pude caminar unos 25 Km hasta llegar hasta puerto Howard, luego de haber pasado una noche al aire libre.

ANEXO IV

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES

Viernes 21 de mayo

El Callejón de las Bombas: cuarta oleada

Doce minutos más tarde se lanzó la cuarta y última oleada del día; ahora con los *A4-B y C Skyhawk*.

- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Raspón*". Tripulación: Capitán Jorge Caffarattl (C-305) Ten Ricardo Lucero (C-310), el tercer avión no despegó por fallas técnicas; armados con una bomba *MK-17* y cañones. Despegaron de San Julián a las 15:45. Su objetivo era el mismo que el de la escuadrilla "*Choclo*", cumplieron la navegación un minuto detrás de la misma. Sin detectar buque alguno, regresaron a las 17:45 hs.
- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Choclo*", tripulación: Capitán Jorge Pierini (C-318), primer teniente Ernesto Ureta (C-304), Ten Daniel Méndez (C-301); armados con una bomba *MK-17* y cañones. Despegaron de San Julián a las 16:00. Su objetivo: buques en el canal Coton (52º 61' O). Volaron el lugar, sin detectar blancos. Arribaron a las 18:00 hs.
- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Mate*". Tripulación: Capitán Carlos Varela (C-207), Ten Mario Roca (C-214), Ten Sergio Mayor (C-242), Alf Marcelo Moroni (C-212). Despegaron de Río Gallegos a las 16:30, armados con una bomba *MK-17* y cañones. Se dirigieron al estrecho de San Carlos y entraron por punta Correntada. Con el crepúsculo y mala visibilidad, regresaron sin avistar ningún buque. Arribaron a Río Gallegos a las 19:00 hs

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Sábado 22 de mayo

El parte meteorológico

Un frente frío, orientado norte/sur, en las provincias de Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja y nieve la costa, afectando los aeródromos de despliegue de la FAS.

En el área Malvinas, se presentó poco nuboso en las primeras horas, buena visibilidad, con vientos moderados y débiles del sector oeste. A última hora de la tarde, disminución del techo y aumento de la nubosidad con precipitaciones aisladas.

Rescate de pilotos eyectados el día anterior

El 21 habían sido derribados dos aviones *M-5 Dagger* de la escuadrilla "*Ratón*". Luego de la eyección exitosa del Mayor Piuma, éste realizó una dolorosa marcha a pie:

may22rel1.html Relato del Mayor Gustavo Piuma (Anexo I)

may22rel2.html Relato del primer teniente Héctor Ludueña (Anexo II)

El accionar enemigo

Aprovechando el mal tiempo sobre el continente, que demoró el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, los británicos:

- Consolidaron las posiciones defensivas de Puerto San Carlos y aceleraron el desembarco de 3.000 hombres y pertrechos.
- Efectuó reconocimiento ofensivo sobre el estrecho: una sección de *Harrier* (R. Frederiksen y M. Hale) del Hermes atacó, a las 08:23, al guardacostas *GC-83 Río Iguazú* (Prefectura Naval Argentina), que transportaba dos obuses de 105 mm para Darwin. En este ataque falleció el cabo Julio Benítez, alcanzado en el pecho por un proyectil, mientras se defendía del ataque con la ametralladora. Fueron heridos el ayudante Vaccaro y el cabo Bengoechea. También hubo heridos leves entre el personal de Ejército que transportaban. Según el comentario posterior del capitán, subprefecto Eduardo Olmedo, el Harrier pasó a través de la cortina de fuego de una de las piezas 12,70 y se retiró averiado observándose una humareda densa que salía de la parte inferior del fuselaje. El "Río Iguazú" atracó en el seno Choiseul, descargó personal y material y luego, antes de ser abandonado, fue destruido por su tripulación.
- Alrededor de las 14:30, hostigó con ataques aéreos rasantes, a la pista de BAM Cóndor. Las artillería antiaérea estimó haber averiado un *Sea Harrier.*

may22rel3.html Relato del Ten Gustavo Brea (Anexo III)

may22rel4.html Relato del Mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas (Anexo IV)

La conducción superior argentina

Mientras se estudiaba el empleo aerotransportado de la reserva estratégica, se planificó una acción conjunta (ARA/FAA) contra la cabecera de playa. La tarea para la FAA era el ataque a objetivos terrestres en puerto San Carlos y puerto Sussex, mientras que al Comando de

Área Naval Austral, se le adjudicaron objetivos en establecimiento San Carlos y blancos navales. Las correspondientes a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

La Fuerza Aérea Sur

Planificó, durante la noche del 21 al 22 mayo, los ataques y consiguientes operaciones de apoyo: reabastecimiento, diversión y control aéreo. Tenía que superar tres dificultades:

1. El mal tiempo en bases y áreas de reabastecimiento que, si bien no obstaculizaba las partidas, penalizaba seriamente la recuperación de los aviones.
2. El agotamiento y desgaste de tripulaciones y personal de apoyo técnico sufrido por los combates el día anterior.
3. La imposibilidad de disponer de control aéreo adelantado en el área de los blancos.

Las salidas de combate

A partir del mediodía, la FAS puso en ejecución las siguientes salidas:

- Cuatro *A-4C Skyhawk*, indicativo "*León*". Tripulación: Capitán Mario Cafaratti (C-304), Ten Jorge Bono (C-319), primer teniente Ernesto Ureta(C-310), Alf Carlos Codrington (C-301). Despegaron de San Julián a las 14:40.

  Llegaron al estrecho de San Carlos con malas condiciones meteorológicas, poca visibilidad. Además, la falta guiado en la zona del objetivo y señalización de la propia tropa, anularon toda posibilidad de atacar al puerto de San Carlos. El guía suspendió la misión y, al regresar, próximos a cruzar el estrecho, observaron un buque la bahía Rincón de San Martín. No lo atacaron, porque lo vieron en una posición que exigía un viraje demasiado expuesto. Dieron potencia a pleno y salieron del alcance de sus armas. Luego del aterrizaje, se enteraron que se trataba del buque argentino varado, debido al ataque de una fragata inglesa. Arribaron a San Julián a las 17:20 hs.

- Seis *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Chispa*", misión de apoyo de fuego directo. Tripulación: Capitán Carlos Varela (C-250) primer teniente Héctor Sánchez (C-231), primer teniente Oscar Berrier (C-225), Ten Luis Cervera (C-204), Ten Mario Roca (C-228), Ten Sergio Mayor (C-207). Regresaron por distintos problemas técnicos los cuatro últimos. Despegaron de Río Gallegos a las 15:15 hs, objetivo material Puerto Sussex. Arribaron a las 18:15.

  Luego del reabastecimiento siguieron sólo dos. La sección llegó por instrumentos al objetivo material y efectuaron el lanzamiento, sin resultados comprobados. En el regreso, avistaron dos fragatas, a unos 500 m de la costa y a dos helicópteros *Sea King*.

Simultáneamente con las salidas de ataque, los *Mirage III* efectuaron salidas de cobertura.

- Dos *Mirage III*, indicativo "*Pitón*". Tripulación: Mayor José Sánchez, Capitán Marcos Czerwinsky. Despegaron de Río Gallegos a las 14:42, orbitaron Malvinas, nivel de vuelo 400 sin poder enlazar con el CIC Malvinas. Arribaron a las 16:03 hs.
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Cobra*". Tripulación: Capitán Jorge Huck, Capitán Guillermo Ballesteros. Despegaron de Río Gallegos a las 15:45. A las 16:15 y a nivel de vuelo 400 estuvieron en el área Malvinas, nuevamente sin enlace CIC / oficial de control aéreo táctico. Arribaron a las 17:22 hs.

Ecos de helicóptero en el continente

A las 21:30, el CIC Comodoro Rivadavia informó que tenía tres ecos desconocidos en el radial 180. Estimó eran helicópteros. A las 22:03 se ordenó despegar a un *Pucará* (A-558)

tripulado por el teniente Miguel Filipanics; arribó a las 22:37. Nuevamente despegó a las 23:41; arribó a las 00:26 (23 de mayo). Filipanics interceptó el eco e informó que, al verlo, apagaron las luces de posición. Por esta detección, entraron en alarma roja todos los aeródromos de la FAS, ordenándose el oscurecimiento en Trelew y Comodoro Rivadavia. Ante la desaparición de los ecos, se levantó la alarma a las 23:00 hs.

may22rel5.html Relato del primer teniente Horacio Bosich (Anexo V)

ANEXO I

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES

Relato del Mayor Gustavo Piuma

...Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo. Me había propuesto llegar este día a un refugio. Me encontraba subiendo una pendiente, serían aproximadamente las 14:00, veinticuatro horas después de mi eyección, cuando me desbarranco y caigo con todos los elementos de supervivencia esparciéndose a lo largo de mi trayectoria de descenso. Había perdido la noción del tiempo pues había extraviado el reloj. Decido que, por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme. Me dio resultado, cincuenta o sesenta minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero.

Éste pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, tres o cuatro, cuyas tranqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado. La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de dos metros por tres de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente.

Me desperté y enseguida, comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda; tomé dos calmantes y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía Queen Drink (El trago de la Reina). Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia Puerto Howard, que yo creía que estaba aproximadamente a cinco kilómetros del lugar de mi caída.

Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pie, escucho el ruido característico de las palas de un helicóptero, ¡qué emoción!; podía afirmar que sentía los latidos de mi corazón. Rápidamente tomé una bengala diurna y arrastrándome, llegué al borde del cerro. Allí abajo vi un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era británico o argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubrió la colina. El helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos suboficiales con una camilla y un capitán del Ejército Argentino, que constituían un grupo comando de rescate.

Ya en el helicóptero, el comandante de aeronave, primer teniente Marcelo Jorge Pinto me pregunta si había visto a otro oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que sí, que me llevara hasta los restos de mi avión donde resultaría más fácil ubicarme.

Minutos más tarde recuperamos al primer teniente Jorge Senn, compañero de misión, y luego de una emotivo abrazo, nos dirigimos a puerto Howard. Al llegar el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahí recogió al primer teniente de la RAF D. Jeff Clover (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios.

La odisea que precede nuestro traslado a Darwin es otra historia. El cruce del canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no sólo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enemigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podían derribar. Sobre las islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmente aterrizamos y nos trasladaron al hospital de campaña, no sin antes presenciar el ataque de una sección de Harrier y el derribo de uno de ellos.

Después de dos días fui examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Cuando desperté no sabía cuánto tiempo había transcurrido.

ANEXO II

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato del primer teniente Héctor Ludueña

Se recibió la orden de ir a recuperar un piloto eyectado, no se sabía el nombre, presumiblemente caído en la isla Gran Malvina, en proximidades de puerto Howard. En dicho lugar debía subir un sargento del Ejército Argentino, quien había visto caer un avión.

Al subir, el sargento indicó el lugar (rumbo aproximado 270°), no pudiendo precisar con exactitud la distancia. Luego de recorrer 2 ó 3 Km se comenzó a observar restos de avión y en una misma línea una pequeña casa tipo refugio. En el mencionado refugio se encontró al Mayor Gustavo Piuma en estado de shock. El médico de la tripulación procedió a revisarlo y lo embarcó en el helicóptero. El Mayor Piuma trató de decir algo a la tripulación, pero debido a su estado y la situación que se vivía en ese momento (PAC en la vertical), no se hacía entender. Se escuchó en la frecuencia 121.5 un llamado Bell-212 que fue interrumpido debido a presencia de una PAC. Posteriormente, se volvió a escuchar dicho llamado y, a unos 1.000 metros del refugio, se encontró a otro piloto eyectado de M-5 Dagger, primer teniente Senn, en buenas condiciones físicas. Subió al helicóptero. Se emprendió el regreso a Howard para descenso del Sargento que había hecho de guía. Se nos consultó la posibilidad de trasladar a un piloto inglés derribado y en poder de tropas del Ejército Argentino en Howard. Dicho pedido fue aceptado. Se trataba del Fl Lt Glover, de la RAF, que había sido derribado momentos antes por un Blow Pipe de la Compañía Comando 601, siendo trasladado a Darwin.

ANEXO III

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato del Ten Gustavo Brea

Los ataques fueron en vuelo rasante, con lanzamiento de Chaff. El personal del escuadrón Helicópteros de la BAM Cóndor, con ametralladoras 12,70 mm emplazadas en el jardín de invierno de la vivienda que ocupaban, efectuaron ráfagas sobre el numeral de la sección atacante observándose la precisión de los disparos.

ANEXO IV

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato del Mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas

La Red de Observadores del Aire avisó que entraban hacia la BAM Cóndor aviones enemigos. Los tripulantes del escuadrón Helicópteros cumplian turno en dos ametralladoras 12,70 mm y dos 7,62 mm, que eran repuestos de los helicópteros y estaban emplazadas en el fondo de la casa donde descansaban desde el día 2 de mayo de 1982.

El primer teniente Manuel Fernández estaba a cargo en esa oportunidad. Vi aparecer un Harrier, sobre el canal, en vuelo bajo. Debido al fuerte viento de frente, venía a muy baja velocidad terrestre. Con total serenidad, el primer teniente, refirió el blanco y ordenó fuego libre. El avión quedó envuelto en proyectiles trazantes, inclinó sus planos a la derecha. Todo el mundo continuó disparando. Lo seguí observando con mis prismáticos y lo vi desaparecer, en franco descenso, detrás de la pista, aún inclinado. Me quedé unos segundos esperando oír o ver la explosión; no fue así, y ordené un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar, seguro de que había sido derribado, pero no fue localizado.

ANEXO V

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Relato del primer teniente Horacio Bosich

Luego del despegue del IA-58 Pucará, e informar haber avistado a los helicópteros, se le ordenó realizar fuego de cañones contra los mismos. Se ordenó el oscurecimiento de Comodoro Rivadavia y el despegue de un avión Mirage III, con el cual me encontraba en alerta. La orden fue destruir los helicópteros con un misil Matra 530 IR y cañones de 30 mm.

El radar de tierra me guió hacia los blancos, hasta que hice contacto con el propio radar de abordo. Luego del enganche me dispuse a disparar pero no lo hice porque quería estar seguro sobre la naturaleza del blanco. Traté de hacer contacto visual pero fue imposible. Fuí guiado luego en cuatro o cinco oportunidades hasta nuevos blancos pero sin éxito. La operación se realizó a 1.000 pies aproximadamente sobre un terreno con elevaciones lo que me imposibilitaba, en muchos casos, saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible se apagaron las luces de la pista por alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 23 de mayo

El parte meteorológico

Al amanecer, en el aeródromo Malvinas los techos de nubes eran bajos, el viento sudoeste aumentó de 10 a 25 Km, y la presencia de otra capa superior de nubes, a 2.500 m. En Darwin había neblina.

En el continente: nubosidad baja, post frontal, viento del noroeste, de moderados a fuertes.

El carguero *Monsumen*

A las 08:27, tres helicópteros enemigos localizaron y atacaron al carguero que navegaba entre Puerto Argentino y Puerto Fox (en proximidades de la isla Bouganville). Para eludir la acción enemiga, la nave se internó en un área con algas las que trabaron sus hélices y timón. Fue remolcado al día siguiente a Goose Green, donde quedó en manos argentinas hasta el 29 de mayo, en que cayó Darwin. Su carga fue recuperada. El saldo de esta acción fue un herido grave.

La actividad enemiga

En el tercer día después del desembarco, sin interferencias argentinas, los británicos consolidaron las posiciones, mediante construcciones defensivas y refuerzos, en material y personal. Por su parte, el jefe de las fuerzas terrestres, Gral Julian Thompson, estableció su comando en San Carlos.

La flota inglesa se encontraba desplegada alrededor de las islas, los buques alejados hacia el este, piquetes radar al norte de la isla Gran Malvina (*Coventry* y *Broadsword*), y varias fragatas en el estrecho San Carlos, como defensa aérea. Aparentemente, el Grupo de Submarinos efectuó tareas de alerta temprana, ubicándose, en superficie, próximos a las bases continentales argentinas, especialmente Río Grande y Río Gallegos.

Se detectaron en el día cincuenta y ocho salidas (veintinueve PAC), con un esfuerzo máximo de cinco simultáneas, que realizaron ataques a objetivos terrestres y salidas de reconocimiento fotográfico.

- 10:30 dos *Sea Harrier FRS 1*, del *Hermes*. **Tripulación**: (RAF) Flt Lt Morgan y Flt Lt Leeming. Atacaron cuatro helicópteros del Ejército, volando sobre el agua, próximos a Puerto Fox (tres Pumas y un Augusta). Destruyeron el Augusta y dos de los Puma, en Shag Cove House.
- 11:00 una sección de Harrier sobrevoló, a gran altura, la BAM Malvinas en misión de reconocimiento fotográfico.
- 11:00 dos *Sea HarrierFRS.1,* bombardearon y cañonearon la BAM Cóndor, sin provocar daños. Aparentemente, un FRS.1 fue averiado por un disparo antiaéreo.
- 13:00 dos *Harrier GR.3*, bombardearon Puerto Howard.
- 13:55 hs: dos *GR.3,* bombardearon la BAM Malvinas, sin precisión ni daños.
- 16:30 y 17:25: dos *Harrier,* atacaron la pista de la estación aeronaval Calderón. Averiaron una casa kelper en las cercanías.

- 20:30 hs: tres *FRS.1*, del Hermes, bombardearon la pista de la BAM Malvinas sin causar daños. Según fuentes inglesas, un cuarto avión, el ZA192, piloteado por el Lt Cdr Batt, explotó poco después del despegue, sin haberse podido determinar si esto ocurrió antes o al impactar en el mar. El piloto falleció.

La actividad propia

El Comando de la FAS planificó, durante la noche, misiones de ataque a objetivos navales en el estrecho de San Carlos, con sus correspondientes salidas de diversión y exploración y reconocimiento. Desde temprano se puso en ejecución:

may23a.html **Primera oleada (Anexo I)**

may23b.html **Segunda oleada (Anexo II)**

Salidas de cobertura

En horas de la tarde, los *Mirage III* cumplieron dos salidas de cobertura sobre Malvinas:

- Dos *Mirage III*, matrículas I-016 e I-005 indicativos "*Dardo*", armados con misiles. Tripulación: Mayor José Sánchez, primer teniente Marcelo Puig. Despegaron de Río Gallegos a las 14:24. Arribaron a las 15:47 hs.
- Dos *Mirage III*, matrículas I-017 e I-014, indicativo "*Flecha*". Tripulación: Capitán Guillermo Ballesteros, Capitán Marcos Czerwinski. Despegaron de Río Gallegos a las 14:30. Arribaron a las 16:20 hs.

Rescates

Llegaron a la BAM Malvinas, en un helicóptero *Chinook CH-47*, el Mayor Gustavo Piuma y el primer teniente Senn, derribados en Bahía Calderón, y el piloto inglés Lt Glover, derribado en puerto Howard, quienes serían evacuados al continente, al día siguiente.

Se llevó a cabo el rescate de los náufragos de la patrullera *Río Iguazú*, se recuperó un cañón y se trasladaron a Darwin cincuenta hombres del Regimiento de Infantería 12.

- *Chinook CH-47*, matrícula H-91. Tripulación: Mayor Oscar Pose, primer teniente Alberto Beltrame, SAux Orlando Ruiz, CP Rubén Lavoratto., CP Hugo Herrera, SA Juan Cantón. Despegó de Darwin a las 17:00hs. Arribó a Puerto Argentino a las 17:30, donde quedó basado por orden del Brig Luis Castellano. Se evacuó de la BAM Cóndor a personal de *Pucará*, al Mayor Piuma y al Ten Glover (RAF), ambos eyectados y heridos. Durante el vuelo se cruzaron con tres Harrier, volando rasante.

may23rel1.html **Relato del Ten Alejandro Vergara** (Anexo III)

Otros acontecimientos del día

Con asiento en Comodoro Rivadavia se constituyó la Central de Operaciones Conjuntas (CEOPECON). La jefatura la ejercían el general García (CTOS), el contralmirante Lombardo (COATLANSUR) y el brigadier mayor Conrado Weber (CAE).

En horas de la tarde, nuestro sistema de vigilancia electrónica, radar Santa Cruz, detectó ecos de tres helicópteros que, desde el mar, se acercaban al continente, lo que hizo presumir la posibilidad de una infiltración enemiga. Se tomaron las siguientes medidas:

- Despegaron dos IA-58 Pucará armados con cañones (otros dos quedaron en alerta, misma configuración).
- Se requirieron refuerzos terrestres al Ejército, sobre BAM Santa Cruz.
- Se alertó a la artillería antiaérea.
- Un Mirage III, indicativo "Ombú" piloteado por el Mayor Sánchez, despegó de Río Gallegos a las 16:33, para interceptarlos a 62 MN de Río Gallegos, radial 107°, nivel 280. Velocidad 240 nudos. No encontró el móvil y regresó. Arribó a las 17:19.

Balance del día

Este día arrojó los siguientes resultados:

- 2 salidas de Hercules C-130 para Puente Aéreo
- 14 salidas de Dagger M-5. Seis regresaron por no encontrar al avión guía; uno, inconvenientes técnicos; un avión fue derribado, piloto fallecido.

  10 salidas de aviones A-4B Skyhawk. 2 regresan por inconvenientes técnicos; uno avión fue derribado; piloto fallecido.

  5 salidas de aviones A-4C Skyhawk. Regresaron por no encontrar el reabastecedor
- 5 salidas de aviones Mirage M-III.
- 34 salidas de exploración, reconocimiento, diversión y retransmisor: un avión regresó al ser interceptado.
- 3 salidas de aviones Hercules KC-130 para reabastecimiento
- 2 salidas de aviones de defensa aérea costera Pucará IA-58.

En este día ofrendaron su vida por la patria

Primer Teniente Luciano Guadagnini

Teniente Héctor Ricardo Volponi

ANEXO I

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 23 de mayo

Primera oleada

- Tres M-5 Dagger, indicativo "Puma", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación: Capitán Amilcar Cimatti (C-417), primer teniente Jorge Ratti (C-418), Capitán Carlos Rohde (C-436). No lograron completar reunión con el *Lear Jet LR-35A* (T-23), por condiciones meteorológicas adversas y poca luz. Despegaron de Río Grande a las 08:45. Arribaron a las 10:15.
- Tres M-5 Dagger, indicativo "*Potro*", armados igual que los anteriores. Tripulación: Capitán Carlos Moreno, Ten Ricardo Volponi (C-437), Capitán Higinio Robles

(C-435). Al igual que la anterior, no lograron completar la misión. Despegaron de Río Grande a las 08:45. Arribaron a las 10:15.

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Lanza*", armados igual que los anteriores. Tripulación: primer teniente Mariano Velasco (C-221), Ten Fernando Robledo (C-215), Alf Jorge Barrionuevo (C-226). El guía regresó por fallas en el generador, el 2 y el 3 se unieron, a 20 MN del objetivo material, a la escuadrilla "*Tejo*". Despegaron de Río Gallegos a las 09:05. Arribaron a las 11:05.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Tejo*", armados igual que los anteriores. Tripulación: primer teniente Alberto Filippini (C-214), Capitán Jorge Bergamaschi (C-231), se volvió a cuarenta y tres minutos de vuelo, por falla en el trasvase de combustible, Ten Vicente Autiero (C-244). A esta escuadrilla se le unió la sección "*Lanza*". Despegaron de Río Gallegos a las 09:05. Llegaron a la zona del objetivo naval a las 10:02, no encontraron el blanco y regresaron. Arribaron a las 11:02.

De la primera oleada no se produjo ningún ataque.

ANEXO II

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 23 de mayo

Segunda oleada

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Trueno*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación: Capitán Hugo Palaver, Alf Hugo Gómez (C-240), primer teniente Luciano Guadagnini (C-242). Falló el avión del guía y el 2 y el 3 se unieron, desde el despegue, a la escuadrilla "*Nene*". Despegaron de Río Gallegos a las 12:00; arribaron a las 15:30.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Nene*", armados igual que los anteriores. Despegaron de Río Gallegos a las 12:00 hs. Tripulación: Capitán Marcos Carballo (C-228), primer teniente Carlos Rinke (C-239), primer teniente Carlos Cachón (se cayó desde la escalera, al subir a su cabina, sufriendo una lesión en su pierna; no salió). Al unírsele los "*Trueno*", esta escuadrilla quedó constituida por: Capitán Marcos Carballo, Alf Hugo Gómez, primer teniente Luciano Guadagnini, Ten Carlos Rinke.

  No encontraron al *Hercules KC-130* en el punto preestablecido, porque le habían dado las coordenadas equivocadas al reabastecedor. Lo ubicaron a 150 km del punto de reunión, siguieron al objetivo e ingresaron al estrecho desde el sur. Encontraron un helicóptero *Lynx*, lateral bahía San Carlos, frente a su entrada.

  Recibieron fuego antiaéreo de las fragatas *Antelope* y *Broadsword*. Se internaron en viraje, al norte de la isla Soledad, para regresar con rumbo oeste, por el brazo norte. El numeral 3 perdió de vista al guía, por ello debieron separarse en secciones. Un momento antes de lanzar la bomba, Carballo fue alcanzado bajo el ala derecha por la explosión, de acuerdo con versiones inglesas, de un misil lanzado desde tierra. Abortó el ataque con la intención de eyectarse, pero al notar que aún tenía dominio del avión, decidió regresar al continente. En Goose Green, fue atacado por otro misil terrestre, que pasó cerca de su cabina.

  El alférez Gómez continuó el ataque y alcanzó a la *Antelope*, con una bomba *MK-17*, de 1.000 lb, que no explotó. El 3 y el 4 atacaron la misma fragata.

El jefe de sección, primer teniente Guadagnini lanzó su bomba. Un instante después, fuego antiaéreo de la *Antelope* le impactó en el ala derecha. Pareció que iba a estrellarse en el agua, pero en un supremo esfuerzo el piloto enderezó el avión y se estrelló contra el mástil de la fragata.

Cuando ésta aún se bamboleaba por el impacto, entró en su casco la bomba del primer teniente Guadagnini, que, junto con la del alférez Gómez, provocarían su hundimiento, cuando intentaban desactivarla, estallando durante la noche y partiéndose en dos, en la mañana del día 24.

Foto: Partida en dos la fragata Antelope *se hunde en el Estrecho de San Carlos. En primer plano el ferry* Norland

El Nº 4 evadió la nube de misiles; en la salida sobrevoló un buque apreció y que era el *Canberra,* además divisó ocho buques dentro de la bahía. Los Nene Arribaron a Río Gallegos (Nros. 1, 2 y 4), individualmente a las 15:30 hs.

- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Plata*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Alférez Gerardo Isaac (C-305), primer teniente José Vázquez (C-324), primer teniente Omar Castillo. Despegaron de San Julián a las 11:30. No encontraron al *reabastecedor*, debido al error en las coordenadas mencionado anteriormente, debiendo regresar a San Julián. Arribaron a las 13:30.

- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Oro*", armados igual que los anteriores. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño, alférez Guillermo Martínez (C-314), Ten Daniel Paredi (C-318). Despegaron de San Julián a las 11:30. El guía abortó el despegue. Los restantes no encontraron al reabastecedor. Arribaron a las 13:30 hs.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Daga*", cada uno, armado con una bomba *MK-17*. Tripulación: Capitán Amilcar Cimatti (C-417), primer teniente Jorge Ratti (C-418), Capitán Carlos Rohde (C-414). Despegaron de Río Grande a las 14:20.

  El guía regresó en el ascenso por pérdida de combustible. Al llegar, no visualizaron el blanco asignado que supuestamente debía encontrarse en el norte del estrecho de San Carlos; se cruzaron con otra sección de *Mirage* provenientes de San Julián. Informaron al retransmisor la ausencia de blancos. El "*Daga 1*" enlazó con los "*Puñal*", que venían cinco minutos detrás, y escuchó que el "*Puñal 2*" le avisaba al 1 que los interceptaba una PAC; instantes después el 1 informó del posible derribo del 2. En el regreso, próximos a Río Grande, el "*Daga 1*" acompañó al "*Puñal 1*" hasta el aterrizaje. Arribaron a las 16:20 hs.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Puñal*", armados igual que los anteriores. Tripulación: Mayor Carlos Martínez (C-429), Teniente Ricardo Volponi (C-437), Capitán Carlos Moreno Despegaron de Río Grande a las 14:20.

  El Nº 3 no decoló por falla. Los dos restantes llegaron a la zona prevista y el objetivo naval ya no estaba. Regresaron y fueron interceptados por una PAC (Lt Cdr Andy Auld y Lt Martin Hale). Rasante, sobre isla Borbón, eyectaron cargas y se alejaron por no contar con combustible ni armamento adecuado, para enfrentarlos. El Nº 2, Teniente Héctor Volponi, fue derribado, sin eyección por un *Sidewinder AIM-9L* del Lt Hale en la Bahía Horseshoe. El avión cayó en el oeste de Bahía Elefante, dos millas al norte del establecimiento ubicado en la isla Borbón. El 29 de mayo, mediante una riesgosa operación, junto con dos pilotos eyectados y a salvo, los restos de Volponi fueron recuperados en una urna (caja de munición) por un Twin Otter de la IX Brigada Aérea. El Mayor Martínez, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad, logró tomar distancia, eyectar tanques y regresar al continente. Arribó a Río Grande a las 16:20 hs.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Coral*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-421), Teniente Gustavo Aguirre Faget (C-420), primer teniente César Román (C-434). Despegaron de San Julián a las 14:20, atacaron objetivos terrestres, a la salida se cruzaron con la sección "*Daga*", con riesgo de colisión. Recibieron intenso fuego antiaéreo. Escucharon derribo del "*Puñal 2*". Arribaron a las 17:00 hs.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 23 de mayo

Relato del Ten Alejandro Vergara

El 23 de mayo, se recibió la orden de recuperar, en la isla Gran Malvina, a un piloto eyectado de M-5 Dagger, presumiblemente el primer teniente Héctor Luna, derribado el día anterior. Se recibe el dato por medio de una persona que habló por radioteléfono a Malvinas, informando que se trataba de un piloto argentino.

Esa mañana se despegó hacia la isla Gran Malvina, con rumbo aproximado 290°. Al llegar al estrecho de San Carlos se observó una fragata incendiándose. Al cruzar el estrecho se recibió por VHF la información de un POA, ubicado al norte de la BAM Cóndor, que había una PAC en nuestra zona. Ejecutamos la aproximación a un pequeño establecimiento, y abandonamos el helicóptero con turbinas en marcha. El primer teniente Sánchez cayó al agua, en una pequeña zanja, al realizar la PAC un vuelo en nuestra vertical - aparentemente no nos habían visto y se alejaron - procedimos a cortar motores y dirigirnos a la casa.

Encontramos todo en orden y sin indicios de que hubiera alguien. Al salir vimos, a la distancia, los Harrier, como si realizaran la entrada final al circuito de tiro escuela. Luego, al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a cuatro helicópteros del Ejército, un Augusta y tres Puma, quedando inutilizados en tierra los Puma. Al continuar, seguimos el contorno oeste de la isla Gran Malvina, apareciendo luego por Bahía Fox, cruzamos el estrecho de San Carlos y llegamos a la BAM Cóndor sin resultado positivo y prácticamente sin combustible. Dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almorzar. Recibimos nuevamente la orden de continuar la búsqueda. Se invirtió el orden de los pilotos, piloto: Ten Sánchez y copiloto Ten Vergara, el resto de la tripulación se mantuvo igual y en el mismo helicóptero.

Se cruzó el estrecho de San Carlos, la fragata continuaba humeando, y luego de volar varios minutos en la isla Gran Malvina divisamos, en la parte superior de un cerro, los restos de un Dagger y buscamos en una zona más al norte, donde habíamos estado por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordón montañoso bastante alto y se pudo apreciar entonces, del otro lado, unas casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a los lugareños, contestándonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Nos dirigimos hacia la casa. Nos recibió un señor, haciéndonos pasar nos llevó a un dormitorio, donde se encontraba acostado el primer teniente Luna; al vernos se sorprendió, porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estuviera buscando.

El primer teniente Fernando Miranda, médico que integraba la tripulación, lo revisó, luego lo ayudó a incorporarse y fuimos al helicóptero. Se encontraba herido en una pierna y en un brazo.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Lunes 24 de mayo

El parte meteorológico

En Malvinas amaneció con nubosidad baja y quebrada, y tendencia a niebla. En el continente, nubosidad alta, quebrada, estratiforme y techos altos; ligeras precipitaciones en Tierra del Fuego. Vientos regulares 20/35 nudos En síntesis: apta para volar y atacar.

Ataque aéreo a la BAM Malvinas

A las 09:35 hs se produjo el primer ataque del día a BAM Malvinas por parte del HMS *Hermes* y su *Escuadrón 800*.

Dos *Sea Harrier*, N Thomas y M Blisset, aparecieron por el noreste y lanzaron, sin acercarse a distancia de tiro de la artillería antiaérea, en "*toss bombing*", bombas de fragmentación con espoletas de explosión aérea. Su finalidad era distraer la artillería.

Inmediatamente, en vuelo rasante, atacaron desde el noroeste dos *Harrier GR.3* (RAF) y cada uno lanzó tres bombas de 1.000 lb retardadas por paracaídas, una afectó la pista. Las defensas antiaéreas no tuvieron tiempo de apuntar. A los veinte segundos, y en medio de las explosiones, pasaron otros dos *Harrier GR.3* (RAF), desde el oeste y lanzaron también bombas retardadas por paracaídas, pero en esta ocasión la artillería antiaérea reaccionó. Un *Harrier* fue evidentemente averiado y, posiblemente, derribado. La marina inglesa reconoce un accidente en el portaaviones el día 23, en el que falleció el Lt Cdr G Batt, en el ZA-192, que explotó luego del despegue.

Estos ataques y otros similares, que se produjeron a las 12:50 y 14:55 hs, desde gran altura, dejaron averiada la pista durante seis horas y dañaron en tierra un *IA-58 Pucará* y un *Aermacchi MB-329*.

La Fuerza Aérea Sur

La FAS evaluó la defensa antiaérea británica ya consolidada en las proximidades de San Carlos. Las opciones eran atacar objetivos terrestres en la zona del desembarco u objetivos navales en el estrecho. Se consideró más aceptable batir buques de carga y transporte de personal.

Salidas de ataque

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Chispa*", armados con una bomba *MK-17*. Despegaron de Río Gallegos a las 09:10. Pilotos: Teniente Oscar Berrier (C-212), se volvió porque cayeron sus bombas al mar al conectar panel de armamento, luego del reabastecimiento. Arribó a Río Gallegos 11:00 hs. El alférez Marcelo Moroni (C-226). 3: Teniente Luis Cervera (C-215) se unieron a la escuadrilla Nene. Arribaron 12:10 hs.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Nene*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación 1: mayor Manuel Mariel (C-214); 2: Ten Mario Roca (C-237); 3: primer teniente Héctor Sánchez (C-204). Despegaron de Río Gallegos a las 09:11

  Luego del reabastecimiento los cinco aviones siguieron al mando del "*Nene 1*". Ingresaron a la Bahía Hospital (10:15 hs) donde encontraron los objetivos navales atacando: los "*Nene*" a un buque clase *Tiger* y los "*Chispa*" a un buque de asalto. El Nº 2 apreció que era el *Sir Galahad*, arrojando una bomba *MK-17* que no explotó; y el

Nº 3 sobre el *Sir Lancelot*, o un lanchón de desembarco logístico. Todos regresaron a Gallegos a las 12:10 hs. En el ataque, recibieron nutrido fuego de cañones y misiles.

- Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "*Azul*", armados con una bomba *MK-17*. Pilotos: Capitán Horacio Mir González (C-436) Ten Juan Bernhardt (C-417), Capitán Carlos Maffeis (C-431), Capitán R. Robles (C-418). Despegaron de Río Grande a las 10:00.

  Llegaron a bahía San Carlos y atacaron (11:02 hs) un buque de gran tamaño (*Sir Bedivere*) lanzando todas sus bombas, que aparentemente no explotaron. Fueron interceptados en vuelo rasante en el estrecho de San Carlos por un *Sea Harrier* que tiró con cañones al 3 y 4, sin impactar. Recibieron nutrido fuego artillería antiaérea en la zona de los objetivos. Arribaron a las 12:00 hs. Nº 2 y 3 con impactos.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Plata*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Jorge Dellepiane (C-434), primer teniente Carlos Musso (C-420), Ten Mario Callejo (C-421). Despegaron de San Julián a las 10:20 hs.

  En el estrecho San Carlos, encontraron dos PAC y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07). Recibieron intenso fuego antiaérea desde buques y tierra. Esquivaron y atacaron los buques sin mayor puntería. Algunas bombas cayeron en la costa, sobre depósitos de combustible. La escuadrilla regresó a las 13:00 hs.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Oro*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Raúl Díaz (C-419), Mayor Luis Puga (C-410), Ten Carlos Castillo (C-430). Despegaron de San Julián a las 10:24.

  Esta escuadrilla que seguía de cerca a la "*Plata*", fue interceptada, aproximadamente a las 11:04 hs, por una PAC al norte del estrecho de San Carlos, sobre Bahía Elefante. Detectados por la *Broadsword*, la PAC (Lt Cdr Andy Auld, Lt Dave Smith del Sqdn. 800), los interceptó.

  El misil de Smith impactó en el *Dagger* de Castillo quien, sin eyectarse, cayó al mar. Posteriormente, Auld disparó un *AIM-9L* sobre el Mayor Puga e, inmediatamente después, otro contra el Capitán Díaz. Ambos se eyectaron. El Mayor Puga cayó en el mar y el Capitán Díaz sobre la isla de Borbón. Una hora treinta minutos después de la eyección, el Capitán Díaz fue recogido por dos aviadores navales. Al día siguiente, una patrulla de reconocimiento encontró al Mayor Puga.

may24rel1.html Relato del Capitán Raúl Díaz (Anexo I).

- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Halcón*", armados con tres BRP. Despegaron de San Julián a las 09:30. Tripulación: Capitán Jorge Pierini (C-314), Ten Daniel Méndez (C-322), primer teniente Ernesto Ureta (C-302). Fueron interceptados al norte de cabo Leal, a unas 10/15 MN de la isla Soledad, por una PAC que los atacó con Sidewinders y cañones. Ninguno de lo aviones fue alcanzado. Regresaron a las 12:00 hs.

- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Jaguar*". Despegaron de San Julián a las 10:00 hs. Tripulación: primer teniente José Vázquez (C-324), alférez Guillermo Martínez (C-318), teniente Jorge Bono.

  Llegaron a la zona del blanco aproximadamente a las 11:30, sin ser interceptados. Se dirigieron a la Bahía San Carlos con rumbo 190/220, lanzaron seis bombas sobre la fragata *Arrow*. Un numeral vio una llamarada en la estructura. Estimaron ocho/diez buques en el estrecho. Uno fue identificado como el *Canberra*. Recibieron mucho fuego antiaérea de los buques y tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones perdían combustible abundantemente. Eyectaron tanques y volaron con

rumbo 210º durante tres minutos. El jefe de escuadrilla ordenó la eyección al Nº 3, pero este informó que aún tenía 3.000 lb.

Colocaron rumbo 260º en ascenso, sobre estrecho de San Carlos. Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el estrecho (5 MN al norte de Bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible, Nº 1: 1.500 lb, Nº 2: 2.280 lb, Nº 3: 2.500 lb.

Cruzaron la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar, al norte de la isla San Jorge, observaron al Nº 3 (Ten Bono) iniciar suave viraje descendente e impactar en el mar. Existen dudas sobre su eyección pero, de todas maneras, cayó al mar helado. Solicitaron al *Hercules KC-130* "*Madrid 2*", que los guiara; lo hallaron en el nivel de vuelo 100 y se acoplaron (Nº 1 tenía 200 lb, Nº 2 tenía 1.200 lb). Así acoplados al *Hercules* llegaron al continente, hasta 30 MN de San Julián donde desacoplaron, y aterrizaron a las 13:00 hs. El *Hercules KC-130* trasvasó al Nº 1, 39.000 LB y, para auxiliar a los "*Jaguar*", tuvo que acercarse hasta 60 MN al oeste de la Gran Malvina.

Esta salida se inscribirá en la Historia Mundial de la Aviación por el arrojo sin límite de sus pilotos. El teniente Jorge Bono, que podía haberse eyectado y descendido blandamente con su paracaídas, ofrendó su vida. Pocos días más tarde, el 30 de mayo, en el ataque al portaaviones *Invincible* lo seguiría el primer teniente José Vázquez.

- Dos *A-4C Skyhawk*. Tripulación: Ten Ricardo Lucero (C-319), Ten Oscar Cuello (C-301). Despegaron de San Julián 09:40, arribaron 11:40 hs, ambos con reabastecimiento.

Búsqueda y rescate

Dos aviones *Fokker F-27* y *DHC-6 Twin Otter*, indicativos "*Negro*" y "*Romeo*", y un helicóptero *Bell-212*, indicativo "*Liebre*". Tripulación F-27: primer teniente Julio Romero. Misión: búsqueda del lugar del accidente Alf Valko, a quien se lo recuperó fallecido, diez kilómetros al sur de Caleta Olivia y dos kilómetros mar adentro.

Un helicóptero *S-61*, matrícula LV-OCG. Se realizaron tres salidas, sobre todas las islas en búsqueda del SubTen Abraham, quien se había internado en la playa con la bajante y desapareció. Fue encontrado ahogado, al sur de la ría, el 25 de mayo.

Otros acontecimientos

Apareció el cuerpo del primer teniente Daniel Manzotti, eyectado el día 21 de mayo.

El *Monsumen* con averías en máquinas y timón, fue remolcado por el *Forrest* a Puerto Darwin. Tenía a bordo un herido grave.

Aviones *IA-58 Pucará* trasladaron a la BAM San Julián, en horas de la tarde, seis tanques de combustible de 1.000 litros pertenecientes a ese sistema de armas. Los mismos serían empleados por los *A-4C Skyhawk*.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Teniente Jorge Alberto Bono
- Teniente Carlos Julio Castillo

ANEXO I

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato del Capitán Raúl Díaz

El escuadrón de M-5 Dagger, desplegado en San Julián había perdido tres aviones el 21 de mayo, pero los tripulantes habían logrado, felizmente, eyectarse siendo recuperados al día siguiente. Esto demostraba que atacar el lugar del desembarco sería cada vez más peligroso, los ingleses fortificaban su posición saturando la zona con elementos de defensa aérea. La FAS seguía tratando de neutralizar las actividades de desembarco iniciadas el 21 de mayo. Como los días anteriores, el 24 de mayo se impartió la orden de ataque en masa, con la finalidad de sobrepasar la capacidad de la defensa británica.

Mi escuadrón recibió dos órdenes fragmentarias, la 1227 y la 1228. La misión: atacar la zona de desembarco, ya sea a los objetivos navales o al material bélico acumulado en el puerto San Carlos. Ante el análisis de la situación táctica, se decidió enviar a la primera escuadrilla con la tarea de atacar el brazo norte, donde había menor actividad enemiga. El sur de la bahía San Carlos sería atacada por la escuadrilla formada por mí como jefe, el Ten Carlos Castillo como numeral 2 y el Mayor Luis Puga como numeral 3; nuestro indicativo era "Oro" y la configuración dos bombas de 250 Kg retardadas por paracaídas y municiones de 30 mm.

La primera escuadrilla planificó su ataque partiendo de un sobrevuelo rasante de la isla Gran Malvina. Mi escuadrilla desistió de imitarlos, porque deberíamos hacer un viraje muy exigido dentro del canal para alcanzar el rumbo de ataque, que era aproximadamente 150° (SE) y seríamos fácil blanco de las armas antiaéreas de los navíos y las armas existentes en la costa. Decidimos aproximarnos sobre las aguas al norte de la isla Gran Malvina y, alcanzado el canal San Carlos, ingresar con rumbo directo y rasante hacia el objetivo. Se planificó el ataque buscando efectuar un perfil de vuelo que evitara la detección de la escuadrilla por los piquetes navales adelantados que colocaban los ingleses.

Deberíamos estar rasante a quince metros del agua cuando pasáramos las islas Salvajes a una velocidad entre 480 y 520 nudos (890 a 960 Km/h), formados lateralmente para hacer un único ataque, los tres aviones a un mismo tiempo.

Todo lo planificado se cumplió exactamente, cuando sobrepasamos las islas Salvajes comenzamos a escuchar, por nuestros equipos de radio, el ataque a puerto San Carlos por las primeras escuadrillas.

El rumbo en ese momento era, aproximadamente, 100º. El Ten Castillo estaba a mi izquierda a unos 200 metros y el Mayor Puga a mi derecha a la misma distancia. Cuando estábamos cerca de Bahía Elefante preparamos nuestro panel de armamento y nos aprestamos a iniciar, en ochenta segundos más, el viraje final que nos llevaría al blanco. Centrados en los instrumentos del avión, en el reloj táctico y en la desembocadura norte del canal para ver si había navíos, no advertimos la intercepción que por detrás nos hicieron dos Harrier guiados por una fragata que no llegamos a ver. Los Harrier estaban armados con misiles aire-aire Sidewinder AIM-9L. El jefe de la primera sección inglesa lanzó un misil al avión del Ten Castillo haciéndolo explotar. El Mayor Puga me alertó -"Al 3 lo derribó un misil!"-. Creí que se trataba del derribo de alguno de los nuestros que ya estaban atacando la zona de desembarco. Seguí imperturbable la navegación. De inmediato el Mayor Puga reiteró: "Al Oro 3 le pegó un misil", reaccioné mirando a mi derecha hacia donde estaba Puga y vi que se encontraba intacto pero que a 200 metros detrás de él se desplazaba a una velocidad elevada una luz intensa en forma zigzagueante.

Comprendí que era un misil y que no había tiempo de reacción, sólo atiné a gritarle que se eyectara. El misil de guiado infrarrojo, pegó en su motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvieron al avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se

encuentran los primeros tanques de combustible; sólo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto del avión no existía.

Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas e inicié un brusco viraje a mi derecha para ver qué pasaba con Puga a quien le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viraje sentí un gran sacudón de mi avión, me quedé sin comandos e inmediatamente, se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidor sonoro que actúa cuando se tiene una falla grave. No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal para mí. Mi noble avión había sido casi totalmente destruido y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin.

Estando en viraje, a gran velocidad muy próximo del agua y sin comandos, ¿la eyección sería exitosa?. No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión de Puga y mi avión se enderezó comenzando a hacer movimientos bruscos en profundidad, pude ver como me acercaba a la isla ubicada al norte de la Gran Malvina en forma descontrolada.

No dudé, tiré de la anilla de eyección de entre las piernas, porque no podía llegar a accionar la superior por los bruscos cabeceos. Cuando comencé a salir del avión, el terrible impacto contra la masa de aire, producto de la alta velocidad del avión en el momento de la eyección (aproximadamente 520 nudos / 950 Km/h) me hizo pensar que no me había eyectado y que el avión estaba estrellándose contra el agua o la isla.

Sólo entonces reaccioné. Lo había abandonado. Fugazmente observé mis rodillas contra el cielo, esto por el movimiento parabólico que realiza el asiento cuando abandona el avión. El momento siguiente me corroboró esto, ante el tirón del paracaídas al abrirse. Sentí intensos dolores, la eyección a esa velocidad me fracturó dos vértebras y una grave luxación en el codo derecho.

En el momento en que se abrió el paracaídas y observé hacia abajo vi el suelo cerca (calculo ochenta metros). Tratando de analizar cuáles eran mis heridas caí sobre la turba malvinense, en forma amortiguada, en una isla a 600 metros de la playa. Salvé así, providencialmente, la vida porque de haber caído al agua no habría sobrevivido.

Estuve treinta minutos acostado boca arriba sobre la turba, sin moverme por los intensos dolores en la columna y en el brazo derecho. Sentí ruidos de turbina como si alguien volara sobre mi posición pero debido a la difícil situación física que enfrentaba no pude verlo. Sin recordar exactamente el escalonamiento en el tiempo, fugazmente vi la silueta de un M-5 Dagger nuestro que, rasante, se dirigía hacia el oeste, de vuelta a casa, entre las ondulaciones del terreno. Cuando logré incorporarme saqué, con mucho esfuerzo, del equipo de supervivencia, dos bolsas plásticas que contenían agua y comencé a beber rápidamente, me encontraba al borde del shock. Eran las 11:00 hs. cuando nos derribaron y a las 17:00 hs., en Malvinas, se hace de noche, por lo que procuré no perder tiempo y traté de caminar en busca de un refugio. Presentía que si llegaba la noche no la pasaría muy bien con el frío y las heridas.

Miraba constantemente hacia la playa para ver si encontraba a Puga, aún dudando que hubiese podido eyectarse. A la hora y treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me aprestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa, para luego intentar llegar a alguno de los pueblitos kelper que se encuentran a la orilla del mar. En ese momento vi un vehículo tipo Land Rover que se acercaba a campo traviesa. Supuse que sería una patrulla enemiga o kelper, busqué en el equipo un revólver 38 y me preparé; el vehículo se detuvo a unos ochenta metros y se bajaron dos uniformados de verde con fusiles, cuando vieron mi deplorable estado se acercaron y desde una distancia prudencial preguntaron en perfecto castellano mi nombre.

Arrojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran; lo hicieron despaciosamente hasta que les pude decir que era el Capitán. Díaz de la Fuerza Aérea. Ellos, a su vez, se presentaron. Eran dos aviadores navales tripulantes de Turbomentor que un grupo comando había destruido junto a algunos IA-58 Pucará en la pista de Bahía Elefante el 16 de mayo.

Me llevaron a un caserío kelper distante a unos ocho kilómetros a través del campo bastante irregular; los dolores en la columna y en el brazo eran insoportables. Recibí asistencia sanitaria precaria por falta de elementos para ese tipo de dolencia, el médico era un soldado conscripto ingresado como profesional.

Cuando comunicaron al continente que había sido recuperado con vída, se informó que al numeral 3, Mayor Puga, no lo habían visto eyectarse. Cuando preguntaron qué había pasado con el numeral 2, recién comprendí que él había sido el primer derribado, situación que no alcancé a ver. Había perdido a mis dos numerales, tenía un mayor dolor moral que físico.

Al día siguiente una patrulla de reconocimiento encontró al Mayor Puga, sano y salvo; cuando llegó a la habitación donde me encontraba postrado, nos dimos un fuerte abrazo. Había perdido un solo numeral, el excelente oficial y aviador militar Ten Carlos J. Castillo.

Después de una semana en la cual se soportó ataques de Sea Harrier a la isla; haber visualizado el hundimiento de una fragata tipo 42 a escasos kilómetros y ver el resplandor intenso de los ataques aéreos nocturnos de la Fuerza Aérea sobre el puerto San Carlos, fuimos recuperados por un avión Twin Otter de la IX Brigada Aérea en una operación, sumamente riesgosa, coronada por el éxito.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

El parte meteorológico

Sin fenómenos significativos en Santa Cruz y Chubut: cielo claro a poco nuboso. Vientos moderados del oeste. En Tierra del Fuego, una vaguada de superficie, débil, producía cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas. Buena visibilidad y techos superiores a 600 metros. Vientos moderados del sector noroeste.

En Malvinas, una cuña de alta presión ocasionaba bancos de estrato cúmulus entre 300/600 metros. Visibilidad buena, reducida en las primeras horas por neblinas de dos a tres kilómetros, mejorando rápidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del sudoeste. Sin precipitaciones.

Las intenciones de la Fuerza Aérea Sur

El día de la Patria, encontró a la FAS en plena acción. Sus principales objetivos seguían siendo las naves enemigas en la zona del estrecho y bahía San Carlos.

may25a.html (Anexo I).

Ataques a objetivos navales

Son atacados y averiados, en la Bahía de San Carlos, la fragata misilística F-21 *Avenger* de 3.250 ton y el buque de asalto anfibio HMS *Fearless* de 12.120 ton.

may25b.html (Anexo II).

El Puente Aéreo

- **C-130H** matrícula **TC-64,** indicativo **TOCO. Misión:** abastecimiento aéreo**. Tripulación**: capitán Víctor Borchert, capitán Hernán Daguerre, mayor Pedro Maye, cabo principal Carlos Sosa, suboficial auxiliar Hugo Castellini, suboficial ayudante Roberto Carabajal, suboficial ayudante Carlos Moyano. **Despegó** de Comodoro Rivadavia, a las 00:00. **Arribó** a Malvinas, a las 02:40. **Despegó** a las 03:00, **arribó** a Comodoro Rivadavia a las 05:30.
  Transportó de ida: 14.400 kilos de carga (víveres para Ejército, 9.000 kilos de repuestos de cañón 155, repuestos de comunicaciones y material quirúrgico para Fuerza Aérea, encomiendas para ambas fuerzas, cartas y siete pasajeros).
  Transportó de regreso: veintiún heridos, entre los que se encontraban tres pilotos de Fuerza Aérea eyectados, y al único piloto británico tomado prisionero por las fuerzas argentinas, el Lt. (RAF) Jeff Glover.

sunto barco y submarino inglés. El capitán Guillermo Ballesteros despego de Río Gallegos a las 14:47. Antes de atacar, hizo un pasaje y observó que el petrolero se llamaba *Santa Cruz*. Informó a Río Gallegos y éste a la FAS, quien ya había enviado al ataque a seis *IA-58 Pucará*. La FAS preguntó nuevamente al enlace de ARA, y más tarde corroboraron que verdaderamente era el *Santa Cruz*, reabasteciendo a un submarino argentino. Los *Pucará* fueron detenidos próximos al despegue.

Balance del día

- 9 salidas de A-4B; un avión derribado, piloto fallecido.
- 7 salidas de M-5; tres aviones regresan por orden superior
- 4 salidas de A-4C; dos aviones derribados; un piloto fallecido, otro prisionero.
- 1 salida de M-III
- 22 salidas de exploración y reconocimiento, diversión y retransmisor. Un avión regresar por inconvenientes técnicos.
- 1 salida para puente aéreo con C-130
- 3 salidas de reabastecimiento con KC-130.

Bajas enemigas

- Destructor HMS *Coventry*. Hundido. 19 tripulantes desaparecidos.
- Portacontenedores *STUFT Atlantic Conveyor,* incendiado (posteriormente se hundió) por un ataque de la aviación naval con apoyo de los KC-130 de la FAA.
- Fragata HMS *Broadsword*. Averiada.
- Dos naves no identificadas (una probablemente HMS *Avenger* y otra HMS *Fearless*).
- Tres *Harrier GR.3* RAF derribados.
- Un helicóptero *Lynx* (en la HMS *Broadsword*), destruido.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Capitán Hugo Angel del Valle Palaver
- Capitán Jorge Osvaldo García

ANEXO I

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

Primeros ataques

Dado que en días anteriores se había observado que las primeras escuadrillas en atacar no encontraban oposición de PAC enemigas, se decidió lanzar al alba (en vuelo nocturno) la primera, con el sistema *A-4 Skyhawk* y sin oficial de control aéreo táctico, a fin de que ese avión, en vuelo alto, no alertara al enemigo de la aproximación del ataque. Así salieron:

- 07:28 hs desde Río Gallegos despegó el reabastecedor *Hercules KC-130*, indicativo "*París*".

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Marte*", armados con una bomba *MK-17* de 1.000 lbs. Tripulación: Capitán. Hugo Palaver (C-244), Ten Daniel Gálvez (C-250), Ten Vicente Autiero (C-221), Alf Hugo Gómez (C-209). Despegaron de GAL a las 08:00. La segunda sección regresó a los 25 minutos, Autiero y Gómez, por falla del Nº 3; el 4 lo siguió pues no tenía la sección guía a la vista (nocturno), siguieron Palaver y Gálvez. Reabastecieron del "*París*" y en Puerto Pacheco, con dirección al blanco, rumbo sur, se internaron con bruma y visibilidad 0. Regresaron a punto inicial, eran las 09:10 hs, pasaron por Roca Negra, giraron a la derecha y pusieron rumbo al blanco nuevamente.

  Recorrieron el brazo San Carlos. Divisaron un buque blanco. Al ver una cruz roja pintada en su casco, suspendieron el ataque. Era el *Uganda*. No observaron otros buques, ni recibieron fuego de artillería antiaérea. Giraron a la derecha en Laguna Paloma. Con el OMEGA indicando blanco a 15 MN derecha, siguieron y observaron lo que creyeron era puerto San Carlos. Iban con rumbo sur y al levantar en el puerto, el 2 informó que era Darwin. De inmediato, giraron a la derecha para alejarse.
  Vieron un buque verde y casco negro. Recibieron fuego de la artillería antiaérea propia en Darwin. Realizaron un reempleo creyendo que estaban en Puerto San Carlos y entraron al blanco sin percatarse que era realmente Darwin, como había apreciado el numeral. El Nº 1, Palaver, tiró al buque bombas y cañones y el Nº 2, Gálvez, a un grupo de casas. Salieron sobre el estrecho y en la posición Elefante Marino, nivel de vuelo 50. El Nº 1 informó que su indicador de combustible marcaba 0. Había sido alcanzado en la parte inferior de su avión, de acuerdo con lo que vio su numeral, estaban en 51º 25′ S / 59º 30′ O.

  Instantes después, aparentemente alcanzado por un misil *Sea Dart* lanzado desde el destructor HMS *Coventry*, que se encontraba al norte de la isla Borbón, el averiado avión del Capitán Hugo Palaver fue derribado sin que su piloto lograra eyectarse. El Ten Gálvez arribó a Río Gallegos a las 11:00 hs.

- Cuatro *M-5 Dagger*, indicativos "*Rango*" y "*Bingo*". Tripulación "*Rango*": Capitán. Carlos Rohde (C-418), Capitán. Roberto Jannet (C-431). Tripulación "*Bingo*": Capitán. Amílcar Cimatti (C-436), Capitán Carlos Moreno (C-435). Misión: Búsqueda de un radar inglés en las islas de Beaucheme. Despegaron, por secciones, de Río Grande a las 10:00 y 10:20 respectivamente. Cada sección debía ser guiada por un *Lear Jet LR-35A*.

- El *Lear* matrícula T-23, que despegó de Río Grande a las 10:15, tripulado por los capitanes Nicolás Benza y Jacinto Despierre y el C1º Juan Mothe como mecánico; guió hasta cien millas de las islas Beaucheme a la sección del Capitán Jannet. Regresó a Río Grande a las 12:05.

  El vuelo de ambas secciones de M-5 comenzó en condiciones por instrumentos, pero en el objetivo estaba claro ilimitado. A la vista de las islas, la sección *"Rango"* exploró la zona asignada, sin observar instalaciones de radar ni buques, por lo que regresó, en vuelo rasante, arribando a Río Grande a las 12:00. La sección "*Bingo*" realizó navegación sin acompañamiento del *Lear*, por fallas. Una vez que visualizaron las islas, el Capitán Cimatti ordenó acelerar a 500 nudos. Ordenó tirar con cañones sobre la Punta Belgrano sin observar tiro de artillería; salieron patrullando bahía San Felipe e isla de los Pájaros. Regresaron a Río Grande a las 12:20.

- *HS-125*, matrícula LV-ALW. Indicativo: "*Rayo*", en tareas de OCAT (Vicecomodoro Torres y Mayor Medina). Tripulación: Teniente Poggi, Alférez Mariani, SP Acosta, en 52º 00′ S / 64º 30′ O. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:22. Arribó a las 14:55.

ANEXO II

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

Ataques a la HMS *Avenger* y el HMS *Fearless*

- Cuatro *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Toro*", armados con bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Jorge García (C-304), Ten Ricardo Lucero (C-319), Ten Daniel Paredi (C-312), Alf Gerardo Isaac (C-302). Despegaron de San Julián a las 11:30hs. Reabastecieron en el "*París*" y al llegar a la isla Gran Malvina, la cruzaron en vuelo rasante. Ingresaron al estrecho y, al llegar a la bahía de San Carlos (12:25 hs), atacaron a los buques allí reunidos.

  Recibieron fuerte fuego antiaéreo. El teniente Lucero fue derribado por un misil *Rapier*, lanzado desde tierra. Se eyectó y fue rescatado por el HMS *Fearless*, el mismo buque que había atacado. Los tres restantes atacaron un buque, probablemente la fragata clase 21 HMS *Avenger.*

  A la salida, individual, bajo fuego antiaéreo, el capitán Jorge García, informó que tenía problemas hidráulicos. Cuando iba en ascenso, debido a sus averías fue derribado por un misil *Sea Dart* del *HMS Coventry*, sin eyección.

  Los N° 3 y 4 siguieron en alejamiento. El N° 4 notó un importante descenso en su indicador de combustible, razón por la cual eyectaron cargas y pidieron reabastecimiento. Ascendieron y acoplaron en el *Hercules KC-130*, indicativo "*Berlín*", que había despegado de Río Gallegos a las 07:28. Arribaron a San Julián a las 14:30 hs.

ANEXO III

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

Ataques a la HMS *Broadsword* y el HMS *Coventry*

- *Lear Jet LR-35A*, indicativo "*Ranquel*". Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:45. Misión: retransmisor. Tripulación: Tenientes Emil Williams y Gustavo Cercedo, C1° Dardo Rocha. Regresó a Comodoro Rivadavia a las 16:55, por Malvinas. Debía encontrarse en el punto este (51° 30' S / 64° 00' O), a nivel de vuelo 350 para apoyar a las escuadrillas:
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Vulcano*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación: Capitán Marcos Carballo (C-225), Ten Carlos Rinke (C-214), Alf Leonardo Carmona. Despegaron de Río Gallegos a las 14:00. Arribaron a las 17:00.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Zeus*". Tripulación: primer teniente Mariano Velasco (C-212), Alférez Jorge Barrionuevo (C-207), Ten Carlos Osses (C-204). Despegaron de Río Gallegos a las 14:00. Arribaron a Río Gallegos a las 17:00 hs.

En ambas escuadrillas fallaron los Nros. 3 (en la "*Vulcano*" el Alférez Carmona, no decoló por inconvenientes técnicos y, en la "*Zeus*", el Ten Ossés se volvió después de 240 MN por problemas en su transmisor de VHF; arribó a GAL a las 16:00 hs).

Las secciones llegaron al norte de la isla Borbón con 2/3 minutos de intervalo e hicieron el reabastecimiento en vuelo.

A las 15:20, la sección "*Vulcano*" (Carballo - Rinke), atacó la fragata 22 HMS *Broadsword* que repelió el ataque con misiles, granadas de fragmentación y cañones. Los argentinos lograron arrojar sus bombas de 1.000 lbs sin apreciar los resultados.

La sección "*Zeus*" comprobó que de la popa de la HMS *Broadsword* salía un intenso humo negro. De acuerdo con informes ingleses, fue dañado el sistema de dirección y propulsión. El Capitán Carballo regresó con tanque derecho de combustible perforado por una esquirla.

may25rel1.htmlLa versión inglesa (Anexo III.A).

Después llegó la sección "*Zeus*" que enfiló directamente al HMS *Coventry*. Este, que navegaba paralelo a la fragata, viró y enfrentó la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego de artillería antiaérea. El primer teniente Velasco y el Alférez Barrionuevo se aproximaron cañonearon y lanzaron sus bombas, el guía en proa, el Nº 2 confirmó tres impactos, evadieron y regresaron a Río Gallegos a las 16:21 hs.

may25rel2.html La versión inglesa (Anexo III.B)

ANEXO III.A

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

La versión inglesa

Del libro *"Air War South Atlantic"* de J. Ethell y A. Price dice:

Esta sección fue seguida por una PAC (Lt Cdr Meil Thomas del 800 Sqdn.) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento, cuando los Sea Harrier se apartaban, se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la HMS Broadsword que quedó paralizada. Los A-4B Skyhawk lanzaron sus cuatro bombas. Tres erraron, pero la cuarta rebotó corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero Lynx y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar.

ANEXO III.B

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

La versión inglesa

Correcon 074

Del libro *"Air War South Atlantic"* de J. Ethell y A. Price (pág. 146):

Nuevamente, al aproximarse esta sección, la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la HMS Broadsword enganchó a los A-4B Skyhawk en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fue ordenado retirarse. El Coventry lanzó un Sea Dart pero erró; siguió tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La HMS Broadsword estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la HMS Coventry se le cruzó en la trayectoria, maniobrando para enfrentar el ataque, y escudó a los A-4B Skyhawk y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total del poder y comunicaciones.

ANEXO IV

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

Ataque al *Atlantic Conveyor*

Dos *Super Etendard*, indicativo "*Mina*", armados con dos *AIM 39 Exocet*. Despegaron de Río Grande a las 14:34 hs con rumbo noreste. Tripulación: CC Curilovic y TF Barraza de la aviación naval. Reabastecieron del KC-130 "*Berlín*" a las 15:45 hs en el puesto de reabastecimiento aéreo y se lanzaron con rumbo este hasta alcanzar el punto en que debían iniciar el vuelo rasante. Al enganchar el blanco dispararon ambos *Exocet* (16:20 hs). Regresaron a su base luego de realizar un nuevo reabastecimiento a las 16:50.

La versión inglesa (Anexo IV.A)

En el puente del HMS *Hermes*, Graene Hammond, asesor de prensa del almirante, presenció la acción:

may25rel4.html **Relato de Graene Hammond** (Anexo IV.B).

En síntesis, la sección "*Mina*", en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso portacontenedor, no sólo por su porte, sino, fundamentalmente, por su carga, helicópteros *Chinook*, pista de aluminio, carpas, etc.

ANEXO IV.A

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

La versión inglesa

El libro *"Air War South Atlantic"* de J. Ethell y A. Price dice:

La primera en percibir el peligro inminente fue la fragata Ambuscade en la parte norte de la flota debido a que los operadores detectaron la transmisión radar de los Super Etendard en los receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos lo buques, sus tripulaciones fueron

puestas en acción con todos sus sistemas, fueron disparados cohetes Chaff y cada portaaviones lanzó sus helicópteros con equipos "decoy" (desviadores de misil).

ANEXO IV.B

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Martes 25 de mayo

Relato de Graene Hammond

Del libro *"Air War South Atlantic"* de J. Ethell y A. Price (pág. 149):

El Hermes estaba en el centro de la formación, adelante y un poco a la izquierda iba el Invincible. El Atlantic Conveyor estaba a nuestra derecha un poco adelante y a unas dos millas de nosotros. Todos lo buques lanzaban cohetes Chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los precedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del Atlantic Conveyor y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia que el Chaff de los Lynx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria de los portaaviones, pero un Exocet parece haber reenganchado al buque contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar.

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Miércoles 26 de mayo

El parte meteorológico

Sin fenómenos significativos en el continente. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso, visibilidad superior a veinte kilómetros. Vientos del NE a 20/25 nudos. En Tierra del Fuego, parcialmente nublado, vientos moderados del NO, visibilidad superior a veinte kilómetros. Las condiciones meteorológicas eran favorables para las unidades de la FAS. Sin fenómenos significativos en Malvinas, parcialmente nublado en horas de la mañana techo 400 m, mejorando hacia el mediodía. Vientos suaves. En general, apta para la operación.

La Fuerza Aérea Sur

Después del 25 de mayo, en que los pilotos argentinos (FAA, ARA) y las defensas antiaéreas de las islas (EA-FAA-ARA), habían efectuado los ataques más eficaces (HMS *Coventry*, *Atlantic Conveyor*, tres *Harrier* y un helicóptero *Lynx*) de todo el conflicto, el Comando de la FAS esperaba una reacción intensa. Por esta causa, se decidió variar los procedimientos y sorprender a los británicos, bombardeando nocturno con *Canberra MK-62* y, en picada desde gran altura, con los *M-5 Dagger,* con escolta de caza *Mirage III*, todos sobre blancos fijos de la cabecera de playa.

- Tres *Canberra MK-62*, indicativo "*Odín*", armados con cuatro bombas *MK-17*. Despegaron de Río Gallegos a las 03:35. Tripulación Nº 1 (B-108): Capitán Juan Freijó, Capitán Emilio Marín; Nº 2 (B-104): primer teniente Antonio Mauad, primer teniente Marcelo Siri; Nº 3 (B-105): Capitán Alfredo Bredeston, Capitán Miguel Sisco. Hora ordenada sobre objetivo material: 04:30 hs.
  La escuadrilla regresó desde 180 MN de Gallegos por mala meteorología y visibilidad cero. Instrumental de navegación y radar altímetro no confiables. Los numerales se desorientaron y perdieron la formación. Arribaron a Río Gallegos a las 04:40.
- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Pócker*", armados con cuatro bombas retardadas por paracaídas, con espoleta eléctrica. Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-420), Ten Gustavo Aguirre (C-416); Despegaron de San Julián a las 13:30, encontraron el objetivo material con nubes. No observaron reacción antiaérea de ningún tipo (14:10).
  El guía no lanzó bombas sobre tope. El 2 contactó con el radar Malvinas y éste le informó que el objetivo material se encontraba a 270º, 45 MN. Así guiado, picó y lanzó sus bombas. Al regreso el guía desprendió las suyas lateral islas Salvajes; explotaron las cuatro. No observaron buques en el estrecho. Arribaron a San Julián a las 15:30.

may26rel1.html **Relato del Ten Aguirre Faget (Anexo I)**

may26rel2.html **Relato del Mayor Sapolski** (Anexo II)

Escolta de caza con *Mirage III*

- Dos *Mirage III*, indicativo "*Sombra*". Misión: cobertura de los "*Pócker*". Tripulación: Capitán Guillermo Ballesteros, primer teniente Marcelo Puig. Despegó de Río Gallegos a las 13:32, enlazaron con radar del CIC Malvinas a las 14:15. En ese momento

había tres PAC en el aire que no sobrepasaban nivel 140/160 y, cuando convergían hacia los "*Sombra*", descendían bajo el lóbulo del radar. Arribaron a GAL a las 15:20.

El repliegue de los medios aéreos de la BAM Cóndor

A las 17:45, el comando del Componente Aéreo de Malvinas (CATOM) ordenó replegar, de la BAM Cóndor, a todos los *IA-58 Pucará* en condiciones de vuelo a la pista de Puerto Argentino. En la BAM Cóndor permaneció el personal para la defensa terrestre

Los *Bell-212*, H-83 y H-85, con sus tripulantes, también se quedaron hasta el 28 en que se ordenó el repliegue a Puerto Argentino.

may26rel3.html Relato del primer teniente Micheloud (Anexo III).

Por su parte, la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proximidades del radar ELTA que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para un ataque posterior por la aviación embarcada.

may26rel4.html Del diario de guerra del G1 de artillería antiaérea en Darwin (Anexo IV).

Comienza el apoyo de fuego aéreo directo de *Pucará* en la zona Darwin, operando desde la BAM Malvinas.

- Dos *IA-58 Pucará*, indicativo "*Fierro*". Misión: reconocimiento ofensivo al norte de Darwin. Tripulación: Ten Miguel Cruzado (A-533) y Ten Giménez (A-509).

Otros acontecimientos

Entre las 00:30 y las 02:30 hs, fuego naval intermitente sobre las posiciones en Bahía Fox. Hubo muertos y heridos.

De 00:45 a 01:10, cañoneo naval contra la BAM Malvinas, (alcanzan un *IA-58 Pucará*).

A las 10:25, un *Harrier GR.3* atacó Puerto Howard desde el estrecho (bombas y cañones). Resultaron seis soldados muertos; un oficial, un suboficial y cuatro soldados heridos, todos del Ejército Argentino.

A las 14:21, nuevo ataque aéreo al aeródromo de Malvinas. Explotaron dos bombas cerca de las piezas de artillería.

ANEXO I

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Miércoles 26 de mayo

Relato del Ten Aguirre Faget

Dimeglio inició la picada de 60° dentro de nubes. Yo lancé las bombas a 12.000 pies dentro de la capa, manteniendo los 60° de la picada y sin ver dónde cayeron. Confié sólo en el radar de Malvinas, el que nos informó que estábamos sobre el blanco. Por haber bajado más de lo previsto, hice (dentro de la capa) maniobras evasivas suponiendo haber ingresado dentro del rango de algún SAM británico.

ANEXO IV

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Del diario de guerra del G 1 de artillería antiaérea en Darwin

Día 26: Durante el día, gracias al ELTA, se detectaron cuarenta y cinco probables vuelos de helicópteros hacia el NO entre los seis y ocho kilómetros, coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas N° 1 y N° 4 pudieron observa, con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros que desaparecían detrás de un cerro. Se informó de estas novedades a la jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona.

A la noche se detectaron sombras en las proximidades del radar ELTA. Se pidió apoyo al puesto comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser personal del Ejército Argentino, no lo enviaron, hasta que, en un momento dado, fueron activadas dos bengalas del tipo "flash". Un soldado clase 1963 respondió con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían. Al llegar los refuerzos e inspeccionar la zona, lo único que se encontró fueron los cartuchos de las bengalas. Se comenzó a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al noroeste de la base.

CRONOLOGÍA DE ACCIONES

Jueves 27 de mayo

El parte meteorológico

Sin fenómenos significativos en el continente, vientos del NO (15/20 Km.), nubosidad baja quebrada. En Malvinas, claro ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de la nubosidad baja y media, visibilidad superior a veinte kilómetros. Ocasionalmente siete kilómetros por neblina. Vientos del sector O/NO (30 Km. con ráfagas de 40 Km.), disminuyeron hacia la tarde.

El concepto de la operación (FAS)

El Comando de la FAS previó atacar, principalmente, las instalaciones que habían consolidado en Puerto San Carlos y Establecimiento San Carlos (planta refrigeradora). Comenzó con bombardeo nocturno, al tiempo que mantuvo en reserva escuadrillas armadas para ataque a objetivos navales. Con este concepto se cumplió la siguiente actividad:

Bombardeo nocturno con *Canberra MK-62*

- Dos *Canberra MK 62*, indicativo "*Odín*", armados con cuatro bombas retardadas por paracaídas. Tripulación Nº 1 (B-104): Capitán Juan Freijó, Capitán Emilio Marín; Nº 2 (B-105): Mayor Ramón Vivas, Mayor Aldo Escudero. Despegaron de Río Gallegos a las 03:20.

  Con la finalidad de asegurar la precisión del bombardeo se ordenó balizar el punto inicial de la corrida (BAM Cóndor) con tres fogatas encendidas en la pista, en los vértices de un triángulo de 100 metros de lado, facilitando la identificación desde el aire. Se previó que el fuego se prendería simultáneamente en tres tambores llenos con gasoil. Además, la artillería antiaérea estaba prevenida de este ataque.

  La aproximación se hizo bajo un manto de stratus desde unas 150 millas de las islas. Fue muy difícil en principio, distinguir la costa, sólo se veían con claridad los acantilados a cada lado del estrecho.

  La sección arribó a la zona a la hora prevista (04:27). Intentó enlazar con la BAM sin conseguirlo y, a pesar de habérselas encendido en el horario convenido, no avistó las 3 fogatas. Encontró vientos más intensos que los pronosticados. De todos modos, atacó de sur a norte, sobre la margen Este del Estrecho de San Carlos. Se separaron del suelo por radioaltímetro; lanzaron las bombas a 800 pies el numeral y a 1.000 pies el guía, dos *MK-17* de 500 Kg. cada una.

  Al no ver las fogatas de Darwin en el lateral, siguieron al frente por *Doppler*, distinguieron fogatas de los vivacs en la costa y un buque con muy pocas luces encendidas, al sur del muelle de Puerto San Carlos. Sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego de artillería antiaérea ni observaron buques en la ruta de regreso.

  Navegaron a 1.000 pies hasta 150 millas de las islas, sobrevolando en el alejamiento los cerros nortes de la Gran Malvina, posteriormente ascendieron. Próximos a Galle-

gos fueron guiados por el radar hasta el aterrizaje a las 05:46 y 06:05 respectivamente.

NOTA: Esta fue una de las acciones mejor planificada y coordinada por los estados mayores de la FAS y del Componente Aéreo de Malvinas. Es digno de reconocer el esfuerzo de pilotos, mecánicos, radaristas, de suboficiales y soldados que, prácticamente al alcance de las armas de la infantería británica, prepararon y prendieron fuego a los tambores para señalizar el Punto Inicial de la corrida. Aunque falló la visualización, los pilotos realizaron un procedimiento que sorprendió por completo a las defensas británicas. Como devolviéndoles la atención del 1° de Mayo, a las 04:30 del 27 de mayo, 6 toneladas de explosivos les cortó el sueño a los británicos. Se confirmó que, al menos una bomba explotó en el *vivac*. A partir de esta noche, las operaciones de engaño con aviones del Escuadrón Fénix resultaron más creíbles

may27rel1.html Relato del Capitán Juan Freijó (Anexo I).

Ataques a objetivos navales

Despegaron las escuadrillas previstas:

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Trueno*", con cañones y *MK-17*. Tripulación: primer teniente Alberto Filippini (C-207), Vicecomodoro Gustavo Zini (C-239), Ten Vicente Autiero (C-212). Despegaron de Río Gallegos a las 10:00 y 10:30; regresaron a las 12:30 y 13:00.
- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Tigre*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Jorge Pierini (C-314), Ten Oscar Cuello (C-302), y el Primer Teniente Ernesto Ureta (C-318). Despegaron de San Julián a las 10:00; arribaron a las 12:30, con reabastecimiento. No encontraron los objetivos navales.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Toro*", armados con *MK-17*. Tripulación: primer teniente Carlos Cachón (C-250), Alf Hugo Gómez (C-227), Ten Daniel Gálvez (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 09:30; arribaron a las 12:30.
- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Tanque*", armados con bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño (C-310), Alf Carlos Codrington (C-301), primer teniente Normando Costantino (C-321) (Alf Méndez iba como reserva en el C-322). Despegaron de San Julián a las 10:25. El primer teniente Costantino se unió al numeral 3 de la escuadrilla "*Tigre*" (primer teniente Ernesto Ureta) formando una sección, la que no pudo reabastecer por problemas en sus tanques suplementarios (eran de *IA-58 Pucará*), y debió regresar a San Julián. Arribaron a las 12:45 hs.

NOTA: Las 4 escuadrillas se reabastecieron de los KC-130 "*Perú 1*" y "*Perú 2*".

Ataques a objetivos terrestres

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Pócker*", armados con cuatro bombas retardadas por paracaídas, cada uno. Tripulación: Capitán Pablo Carballo (C-207), Ten Carlos Rinke (C-212), Alf Carlos Carmona (C-239). Despegaron de Río Gallegos a las 15:00. Carmona regresó después del reabastecimiento por falla y aterrizó en Gallegos a las 16:45.

  La sección continuó hasta el sur del estrecho de San Carlos. Se dirigieron con rumbo norte. Observaron, en la Bahía San Carlos, cuatro o cinco buques, tipos 42 y 22, pequeñas barcazas y 3 ó 4 helicópteros en vuelo.

  Llegaron al Establecimiento San Carlos y lanzaron las 8 bombas; recibieron intenso fuego antiaéreo hasta que cruzaron las sierras. Seis disparos de armas livianas im-

pactaron al capitán Carballo. Uno de ellos produjo un orificio de aproximadamente veinticinco centímetros de diámetro, por el que se veía el instrumental dentro de la nariz del avión, además de destruir el equipo OMEGA y cortar un manojo de cables, del espesor de un puño, que dañó sus sistemas de navegación y comunicaciones. Escaparon hacia el este y luego hacia el sur. Después de unos minutos, retornaron al rumbo oeste definitivamente. Debido a las fallas del 1, navegó como guía, el Nº 2. Arribaron a GAL a las 18:30.

Existe información de que la artillería antiaérea británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Truco*", armados con bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: primer teniente Mariano Velasco (C-215), teniente Carlos Osses (C-228), teniente Fernando Robledo (no despegó por inconvenientes técnicos). Despegaron de Río Gallegos a las 15:30 hs.

  Ingresaron al Brazo San Carlos un minuto después que los "*Pócker*", también de sur a norte, y confirmaron avistar 4 buques. Recibieron intenso fuego de artillería. Lanzaron sus ocho bombas en salva sobre la planta de refrigeración de Bahía Ajax.

  Viraron hacia la izquierda, perseguidos por misiles. El 1 fue alcanzado un disparo de 40 mm *Bofors* de los buques HMS *Fearless* y HMS *Intrepid*, en la raíz del plano izquierdo. Habiendo cruzado el Estrecho de San Carlos con rumbo hacia el oeste y sobre la Gran Malvina, el numeral 2 observó fuego en el plano izquierdo del 1, muy próximo al botellón de oxígeno; de inmediato le informó esta novedad. El guía contestó que se le había encendido la luz roja (alarma) de hidráulica, razón por la cual cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en posición 51º 29' S / 59º 32' O; eran aproximadamente las 17 hs.

  El primer teniente Mariano Velasco cayó entre Puerto Fox y Puerto Howard. Luego de reponerse de la eyección, caminó dos días y dos noches hasta que llegó a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados. Al día siguiente, pasaron dos kelpers a caballo; los llamó y les quiso comprar un caballo, ellos se negaron pero le dijeron que avisarían a Puerto Stanley. Por la tarde apareció un *Land Rover*, manejado por un kelper y acompañado por un oficial del Ejército Argentino, quienes lo llevaron a Puerto Howard.

  El teniente Ossés regresó solo al continente, con su avión averiado por el impacto de dos proyectiles de armas livianas. Arribó a Río Gallegos, a las 18:00 hs.

may27rel2.html Relato del libro *"Air War South Atlantic" (Anexo II).*

NOTA: Una de las bombas arrojadas a la planta refrigeradora no explotó. A partir del 3 ó 4 de junio, fueron alojados en esta planta, oficiales de la BAM Cóndor (Vicecomodoro Vera Mantarás, Mayor Tomba, Mayor Zaporta, etc.) en la misma habitación en que se encontraba la bomba sin explotar. Debieron elegir entre dormir afuera, en un chiquero, con temperaturas bajo cero, o en la habitación. Eligieron esta última, después de la inspección del estado de la bomba que hizo el Vicecomodoro Vera.

La situación en Malvinas

Después del desembarco en San Carlos, las fuerzas argentinas en Malvinas, debían convivir con la amenaza no sólo naval y aérea, sino terrestre de los británicos que, dueños absolutos del mar, pese a las pérdidas que a elevadísimos costos les infligía la aviación de la FAS, hora tras hora aumentaban sus efectivo y poder de fuego. Era evidente que el próximo ob-

jetivo era tomar Darwin. La BAM Cóndor protagonizaría acciones inéditas que fueron testimonio del espíritu militar de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.

La BAM Cóndor, desde hacía varios días, preparaba la defensa terrestre. Su artillería antiaérea, si bien alistada para sus funciones específica (este día derribó a otro *Harrier GR.3* Sgdn Lt Cdr - RAF - Bob Ivesson (XZ 988) del HMS *Hermes*), también lo estaba para el tiro terrestre. Aviadores y técnicos de la FAA habían adaptado coheteras de Pucará para lanzar los cohetes FFAR 2,75 en tiro tierra/tierra. Otros habían instalado las ametralladoras 12,70 y constituido sus equipos para operarlas.

En la BAM Malvinas, la llegada desde Darwin del escuadrón *Pucará* con sus refuerzos del continente, le daba ahora un carácter ofensivo a las tareas que, hasta aquí, habían sido predominantemente, de defensa y logísticas.

En este día:

A las 03:50 se recibió Fuego naval en Darwin.

11:10 hs Ataque aéreo con tres aviones sobre BAM Malvinas. Un puesto de observación aérea, equipado con misiles *SAM-7*, tiró y reclamó un probable derribo.

11:45 hs Dos aviones *Harrier GR.3* atacaron posiciones del Regimiento 12, al noreste de Darwin.

13:45 hs Ataque aéreo, a Darwin; un avión *Harrier GR.3* (piloto Bob Ivesson), fue derribado por el C1º Galanti (RH 20 mm).

may27rel3.html Del libro *"Falklands Air War"* de la Royal Navy (Anexo III).

16:37 hs Aviones *Harrier* sobre Darwin. No atacaron.

16:45 hs Aviones al norte de Puerto Argentino. La artillería antiaérea abrió fuego.

17:35 hs Regresó última PAC Total: veintitrés salidas.

23:55 hs Fuego naval sobre BAM Malvinas, Puerto Howard, BAM Cóndor y Darwin; algunos heridos.

Balance del día

- Salidas de aviones BMK-62: 2
- Salidas de aviones A4-B: 12

  Dos aviones regresan por inconvenientes en el reabastecimiento.

  Un avión regresa por inconvenientes técnicos

  Dos aviones regresan con serios daños producidos por fuego antiaéreo luego de haber realizado sus ataques.

  Un avión es derribado. Su piloto es recuperado.
- Salidas de aviones A4-C: 6
- Salidas de aviones M-III: 2
- Salidas de aviones IA-58: 2

  (en cruce para refuerzo de la Base Aérea Militar Malvinas).
- Salidas para exploración y reconocimiento, retransmisor, búsqueda y salvamento: 22

- Salidas de aviones KC-130 para reabastecimiento: 4
- Salidas de aviones C-130H para puente aéreo: 4

  Un avión regresa por orden superior.

  Un avión regresa por situación táctica desfavorable.

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato del Capitán. Juan Freijó

Se pasó al oeste de la base Cóndor (Darwin) y a la vista del estrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 nudos en vuelo bajo (500 a 1.000 pies). El rumbo de ataque al objetivo material fue 355° aproximadamente desde Cabo Belgrano (isla Gran Malvina) oeste de Darwin y objetivo material. Escape en rumbo de ataque tres minutos y luego por el oeste sobrevolando la isla Borbón (visualizada las alturas de la misma), posterior ascenso a nivel de vuelo 300. Se confirmó la explosión de las bombas por sonido e iluminación tipo flash. Fue el primer bombardeo nocturno, se hizo a baja altura con silencio de radio total, coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones.

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES

Relato del libro *"Air War South Atlantic"*

...el primer teniente Mariano Velasco estaba despegando de Río Gallegos liderando una sección de Skyhawk, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de Bahia Ajax, al oeste del brazo de San Carlos; fotografiada previamente por los Lear Jet de reconocimiento. Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas antiaéreas y lograron total sorpresa en el área del blanco (objetivo material), pasaron y largaron sus bombas.

Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas terrestres británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que habia munición en sus alrededores el edificio no tenía cruz roja. El técnico Hankinson, del equipo antiexplosivos de la RAF, estaba en el edificio cuando se produjo el ataque.

- Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo, recordaba.

- Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a cinco e hirió a veintiséis -.

- Habia gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados- continuó.

- Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar-

- Pero había, además, otras dos bombas también sin explotar, al aire libre. Estas no fueron problema para el equipo (RAF) antiexplosivos; fueron hechas detonar con explosivos controlados y listo -.

ANEXO III
CRONOLOGIA DE ACCIONES

Del libro *"Falklands Air War"* de la Royal Navy

El 27 de mayo se produjeron nuevos ataques sobre Port Stanley y Goose Green (BAM Malvinas y BAM Cóndor), que envolvieron a los siete pilotos del Escuadrón 1 de la RAF.

Bob Ivesson (XZ-988) y M. Hare (XV-789) fueron lanzados desde el HMS Hermes a las 13:12 hs, para localizar y atacar dos piezas de 105 mm y posiciones de tropas del 2 de paracaidistas.

Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían oficial de control aéreo adelantado), pero en el segundo largaron sus bombas Beluga sobre una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Ivesson fue impactado, probablemente por munición 35 mm Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulica. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e Ivesson se vio forzado a eyectarse algunos cuarenta segundos después de recibir el impacto.

El avión explotó al chocar el suelo cerca de siete millas al oeste de Goose Green (UC 519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las Líneas enemigas.

Bob Ivesson fue, tres días más tarde, recogido por un Gazelle (XX-380) y retornado al HMS Hermes.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 28 de mayo

El parte meteorológico

La meteorología en las islas fue marginal. Un centro de baja presión sobre Malvinas originó bancos de niebla y lloviznas. A partir de las 13:00, estas condiciones variaron por el pasaje de un frente frío que produjo techos bajos 100/300 metros; los vientos rotaron al SO, aumentando un poco la visibilidad. En el continente se mantuvieron durante todo el día vientos del O y NO (25 nudos), con visibilidad superior a 20 Km. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego: un frente frío afectó con precipitaciones. En las primeras horas, nubosidad media y baja, techos 200/300 metros. La situación mejoró rápidamente hacia mediodía, con cielo claro a poco nuboso después. Los vientos suaves del SO rotaron al NO, con aumento de su intensidad a 30/35 nudos.

La BAM Cóndor

Desde el día anterior la Guarnición Darwin - Goose Green, asiento de la BAM Cóndor, había comenzado a vivir sus momentos mas dramáticos, soportando el asalto de las tropas británicas. Al anochecer del 28 de mayo, a pesar de que fracciones y pequeñas unidades del Ejército Argentino habían combatido duramente, la sensación en el comando de la BAM Cóndor era muy confusa. Los medios que había alistado para el combate terrestre (artillería antiaérea en tiro directo y coheteras) no se sabía a dónde apuntarlos. En la franja donde se hallaba la base, tropas británicas se confundían con la propia tropa que se replegaba.

Componente Aéreo de Malvinas

El escuadrón *Pucará*, replegado a la BAM Malvinas fue la unidad que tuvo más actividad.

A las 11:30 horas una sección de *Pucará*, que intentaba realizar tareas de apoyo de fuego cercano bajo condiciones meteorológicas marginales, detectó que se efectuaba la descarga de personal y material en las proximidades del establecimiento Darwin.

Con rapidez y decisión, la sección de *IA-58 Pucará* destruyó dos helicópteros.

Luego del ataque, el teniente Miguel Angel Giménez no pudo evitar introducirse en la nubosidad baja. Tanto su compañero de sección como el radar de Malvinas perdieron todo contacto radial con él. Cuatro años después, los restos del avión y su piloto fueron hallados en la ladera de un monte.

Además del apoyo aéreo, los hombres de la BAM Cóndor combatieron con los cañones de 20 y 35 milímetros. Muchos británicos, entre ellos el Teniente Coronel Herbert Jones, comandante de los paracaidistas británicos, cayeron bajo la metralla argentina.

También, tres soldados aeronáuticos de la BAM Cóndor que cayeron defendiendo el sector norte del aeródromo.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Teniente Miguel Angel Giménez

- Soldado clase 63 Mario Ramón Luna
- Soldado clase 63 Luis Guillermo Sevilla
- Soldado clase 63 Héctor Walter Aguirre

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

El parte meteorológico

Frente frío casi estacionario sobre Trelew; cielo cubierto, precipitaciones; visibilidad entre 8 a 10 km, vientos variables, intensidad 5/8 nudos.
Sur de Chubut y Tierra del Fuego: una cuña de alta presión produjo cielo despejado, visibilidad superior a 20 kilómetros y vientos del sector SO a 10/15 nudos.

En Malvinas, un frente frío que pasó entre las 06:00 y 07:00 hs, cubrió el cielo con nubosidad media y alta y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 Km. El pasaje del frente mejoró el techo y visibilidad.

La situación en Darwin

El amanecer iluminaba el fin de la guarnición de Darwin y de la BAM Cóndor.

may29rel1.html **Informe del Vicecomodoro Wilson Pedrozo** (Anexo I).

may29rel2.html **Informe del Brig Luis Castellano (Anexo II).**

El accionar británico

A pesar del mal tiempo atacaron:

09:20 hs: Aviones *Harrier GR.3* bombardearon la BAM Malvinas desde gran altura. Bombas con retardo diseminadas en inmediaciones de un barco viejo, carpas y planta de combustible estallaron progresivamente hasta aproximadamente las 13:00 hs.

Detonaron veintisiete bombas. Un *Sea Harrier* (matrícula ZA-174, Lt Cdr Mike Broadwater) fue derribado por un *Roland* del Ejército Argentino. Según la versión inglesa este avión, resbaló desde la cubierta del *Invincible* y cayó al mar. El piloto se eyectó y fue rescatado. Este tipo de informaciones, utilizada frecuentemente por Inglaterra, servía para "blanquear los derribos".

11:08 hs: Bombardeo a la pista del Aeródromo Auxiliar Calderón. Seis bombas con retardo sin afectar la pista.

13:35 hs: Ataque *Harrier GR.3* a posiciones argentinas en monte Kent.

23:20 hs: Ataque sobre BAM Malvinas. Falleció el primer teniente Luis Castagnari y cuatro hombres resultaron heridos. Dice el Diario de Guerra del Escuadrón Pucará:

...un cohete aire - tierra, produce las siguientes bajas:
Fallecido: primer teniente Castagnari
Heridos del escuadrón Pucará, personal que realizaba turno en el aeropuerto:

- *SAux Acevey*
- *C1° Casalongue*
- *C1° Martinez*
- *C Guastalla*
- *C Caloian*

El accionar de la Fuerza Aérea Sur

La incertidumbre respecto a la batalla y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo a Darwin no aconsejaban el envío de misiones de apoyo de fuego cercano. Si bien se recibía la posición de los buques de la Task Force, no existía confirmación de la ubicación de blancos redituables. La meteorología era mala, especialmente en la mañana. Se resolvió actuar con otro tipo de operaciones:

may29a.html**Bombardeos nocturnos(Anexo III).**

may29b.html **Caza Bombarderos (Anexo IV).**

may29c.html **Nuevo intento de rescate en el Aeródromo Auxiliar Calderón (Anexo V).**

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente Luis Darío Castagnari
- Teniente Juan Domingo Bernhardt

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

Parte del informe del Vicecomodoro Wilson Pedrozo

En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el jefe de las tropas británicas, el jefe del RI 12 y el suscripto para las 08:30 hs en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación. Antes ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, armamento, etc. Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la artillería antiaérea de Ejército, participaron de una formación en la cual el suscripto informó las razones de nuestra capitulación. Se dieron algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y se pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación, se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas.

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

Extracto del informe del Brig Luis Castellano

En el día de la fecha, 29 de mayo de 1982, a las 12:00 hs, el jefe BAM Cóndor convino el cese del fuego con el jefe de la fuerza inglesa atacante en Darwin. Igual actitud asumió el jefe de los efectivos del Ejército Argentino. Superados abrumadoramente en poder de fuego, y luego de cuarenta y ocho horas de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la unidad de la FAA, habían sido cercados en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de Darwin y Goose Green.

Ante lo insostenible de la situación, el jefe de la BAM Cóndor, recibió autorización de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación que se concretó a las 12:00 hs.

Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se hizo frente y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad. El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior fuerza apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña. La guarnición del Ejército Argentino, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte.

El jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere destacar la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio.

Mensaje del brigadier Castellano, remitido tras la capitulación de Darwin

Promotor: Brigadier Castellano, Cte. Del componente aéreo de Malvinas.
Destinatario: Cte FAS
Informativo: Cte en jefe FAA - Cte CAE
Informo evolución situación táctica Teatro Malvinas:

SITUACIÓN TERRESTRE:
El enemigo demostró en operación sobre Darwin gran movilidad mediante helicópteros, contundente potencia de fuego terrestre y antiaéreo mediante misiles portátiles como así también excelente adiestramiento y equipamiento para el combate nocturno, actuando en precisa coordinación con el fuego naval de apoyo, empleo de la reserva y relevo de los efectivos empeñados en la línea principal. La fuerza propia opuso una aguerrida resistencia pero puso de manifiesto problemas de conducción y control de sus propios efectivos. Carente de adecuadas comunicaciones y suficiente adiestramiento, cayeron en la confusión y no pudieron sacar ventajas del apoyo de fuego de Pucará que obligó al enemigo a ceder posiciones temporariamente. El superior adiestramiento y equipamiento de las tropas del enemigo, la gran capacidad helimóvil nocturna y la artillería naval de apoyo, resultaron factores desequilibrantes durante la batalla y representan las más importantes diferencias con las posibilidades de los efectivos propios.

La conducción del componente terrestre, con un equivocado concepto de empleo de los medios aéreos, sobrevalora la capacidad de éstos y confía exclusivamente en los mismos para lograr el aniquilamiento del enemigo, y no logra comprender la reducida rentabilidad del apoyo de fuego directo que lo torna inaceptable por las pérdidas sufridas en oportunidad de su ejecución.

SITUACIÓN AÉREA:
El enemigo cuenta con el absoluto dominio del aire y habría incrementado en forma importante la cantidad de aviones. Asimismo existen fuertes indicios de que en San Carlos se estarían armando aviones Harrier que luego van a incrementar la dotación del portaaviones. Además de la defensa aérea, realizan permanente hostigamiento y ataques a nuestras posiciones, habiendo logrado la destrucción de importante número de aviones Pucará y helicópteros, con lo que han anulado nuestra capacidad para operaciones helitransportadas de significación. La rentabilidad del apoyo directo es cada día menor ya que, a la fragilidad e ineptitud del avión Pucará para este teatro, se suma la gran densidad de armas antiaéreas, especialmente misiles portátiles con que cuenta el enemigo, consideración igualmente válida para esas operaciones con aviones desde el continente. El tremendo esfuerzo realizado por FA en la destrucción de unidades navales, no ha logrado afectar el dominio del espacio aéreo que posee el enemigo y que le permite el desarrollo de operaciones aéreas y helitransportadas con absoluta libertad de acción.

SITUACIÓN NAVAL:

El enemigo tiene cedido el control absoluto del mar, lo que le permite durante las noches reforzar y abastecer la cabecera de playa, hacer fuego naval de ablandamiento sobre nuestras posiciones o en apoyo de la maniobra terrestre de sus propios efectivos, materializar el efectivo bloqueo naval a este puerto, destruir sin oposición los buques mercantes que quedaron asignados y disponer de eficiente sistema de vigilancia y control aerotáctico que pone en grave inferioridad de condiciones a nuestra aviación. Esta situación, que no se ha logrado modificar pese a la destrucción de un elevado número de unidades de superficie mediante ataques aéreos, coloca al enemigo en inmejorables condiciones para extender la ocupación de las islas.

CONCLUSIONES:
De lo expuesto se aprecia que:

1. *En la oportunidad en que el enemigo resuelva volver a operar sobre nuestras posiciones, encontrará una defensa carente de movilidad y en términos relativos de menor potencia de fuego e instrucción, que se estima será previamente ablandada por intenso fuego naval y apoyo aéreo.*
2. *El enemigo mantiene una neta superioridad aérea que no ha logrado ser quebrada a pesar del esfuerzo realizado por FA. La capacidad de control de los medios y la alta densidad de armas antiaéreas tornan inaceptables las pérdidas sufridas en los intentos efectuados por proporcionar apoyo de fuego cercano.*
3. *El enemigo mantiene absoluto dominio del mar con todas las consecuencias operativas y logísticas que ello implica, no previéndose una modificación a tal situación por la ausencia de medios navales propios.*

ANEXO III
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

Bombardeos livianos, nocturnos

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Charrúa*", armados con cuatro *MK-17*. Tripulación Nº 1 (B-108): Capitán Juan Martínez Villada, primer teniente José Pagano. Tripulación Nº 2 (B-105): primer teniente Roberto Rivollier, primer teniente Jorge Annino. Despegaron de Río Gallegos a las 01:00.

  Al ingresar al estrecho de San Carlos (02:08 hs) un grueso manto de niebla cubría el objetivo; en consecuencia se bombardeó por radar *Doppler*, a 700/800 pies de altura, velocidad de 400 nudos. El numeral observó los ocho fogonazos de las bombas lanzadas. La meteorología en el objetivo material no coincidía con la pronosticada. Un vuelo difícil para la tripulación; nocturno y a baja altura no brindaba seguridad porque como el guía debía apagar las luces no podía ser visto por el numeral. No se observó fuego de artillería antiaérea.

  El numeral arribó a Río Gallegos a las 03:17 hs. El guía lo hizo a las 03:35 hs, por problemas para bajar el tren de aterrizaje.

ANEXO IV

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Sábado 29 de mayo

Caza Bombarderos

- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Patria*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de San Julián a las 10:00. Misión: objetivos terrestres próximos a Darwin Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-420), primer teniente César Román (C-421). A poco de decolar la FAS les ordenó regresar porque no pudo coordinar con las fuerzas en Malvinas la posición de las propias tropas. Arribaron a las 11:00 hs.

- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*Ñandú*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Misión: buque en el brazo San Carlos (prioridad buques logísticos, luego de guerra). Tripulación: Capitán Horacio Mir González (C-414), Ten Juan Bernhardt (C-436). Despegaron de Río Grande a las 11:30. En la navegación de ida fueron guiados por el *Lear Jet LR-35*, LV-LUP, indicativo "*Pipo*". El capitán González regresó a las 13:30 hs.

  En el punto inicial 52º 18' S / 60º 30' O, descendieron a rasante y así volaron 100 MN. En la zona del objetivo no avistaron buques ni defensas, pero al salir, un misil *Rapier* impactó al avión del Ten Juan Domingo Bernhardt quien falleció al estrellarse. Eran las 12:25.

may29rel3.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo IV.A).

- Dos *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Oro*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Jorge Bergamaschi (C-212), Alférez Jorge Barrionuevo (C-237). Despegaron de Gallegos a las 12:00. Alcanzaron isla Pelada, la zona del blanco, cruzaron Bahía Ruiz Puente, brazo San Carlos, Puerto Hospital y Puerto San Carlos, sin observar buques. En el regreso, alcanzando el norte de isla Gran Malvina, el 2 observó un buque que no atacaron por falta de combustible. Arribaron a las 15:00.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Puma*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Objetivo: concentración de helicópteros y tropa en 51º 00' S / 58º 00' O. Tripulación: Capitán Jorge Dellepiane (C-421), primer teniente Mario Callejo (C-420), Capitán Luis Demierre (C-416). Despegaron de San Julián a las 13:20.
  Llegaron rasante a la costa norte de la Gran Malvina y sobrevolaron el norte de la isla de Borbón, entre Bahía Elefante y boca del estrecho de San Carlos, avistaron una PAC que se dirigía a interceptarlos. El jefe de la escuadrilla ordenó eyectar cargas, viraje por la izquierda y post - combustión. En pleno viraje, y siempre rasante, el guía observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles. Se alejaron a Mach 1.2 hasta las islas Salvajes. No observaron buques; meteorología: precipitaciones aisladas. Regresaron a las 16:00.

- Dos *M-5 Dagger*, indicativo "*León*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de San Julián a las 12:46. Tripulación: primer teniente César Román (C-432), Ten Gustavo Aguirre (C-412).

  Esta sección venía a un minuto de la "*Puma*". En la misma frecuencia, se enteró de la intercepción cuando habían sobrepasado las islas Salvajes. El jefe ordenó el regreso con post combustión, previa eyección de bombas. Arribaron a San Julián las 14:26.

may29rel4.html **Relato del Ten Aguirre Faget** (Anexo IV.B).

ANEXO IV.A
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

La mayoría de las misiones lanzadas por el Comando de la Fuerza Aérea Sur durante los últimos días de mayo fueron cumplidas por Skyhawk, en especial los del Grupo 5, los cuales, últimamente habían logrado mayores éxitos que otros grupos de la FAA, contra los buques británicos. Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de Dagger y el 29 de mayo fue ejecutada una de estas salidas, desde Río Grande sobre el brazo de San Carlos.

El temor a los ataques de los Super Etendard había hecho retroceder a los portaaviones británicos bien al este de Malvinas y en consecuencia era más difícil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los Dagger alcanzaron el área del blanco (San Carlos) pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil. Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten Juan Bernhardt no son muy claras, pero parece que su Dagger C-436, fue derribado esa tarde cuando sobrevolaba el brazo de San Carlos. Fue su mala suerte, al haber sido impactado por un Rapier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar posiblemente en el estrecho de San Carlos y Bernhardt murió. Algunos creen que se eyectó. Su cuerpo no fue recuperado.

ANEXO IV.B
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

Relato del Ten Aguirre Faget

El primer teniente Román, al escuchar los gritos por VHF de la escuadrilla "Puma" a causa de avistar los Harrier, preguntó al jefe de escuadrilla qué pasaba. El numeral 3, el Capitán. Demierre contestó –¡Vuélvanse!-, por ello decidimos el retorno.

Al retornar casi tenemos un accidente, el primer teniente Román cuando estábamos ya en las islas Salvajes rasante y de regreso, para probar las bombas en vez de eyectarlas las lanzó para que detonaran. Me preguntó si estaba bien distanciado (me olvidé que teníamos la KAPPA III E, que antes de los 3'' explotaba) y le dije que sí, que la tirara. En el momento que se abrió el paracaídas de la bombas retardadas por paracaídas me acordé, así que me pegué más al agua y vi la explosión a unos 500 metros en mi lateral con la gran suerte de no haber sido alcanzado por ninguna esquirla. Como nunca, mirando al frente y lo más bajo que podía volar, evité un infortunado accidente por error de apreciación.

ANEXO V
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 29 de mayo

Nuevo intento de rescate de tripulaciones en el Aeródromo Auxiliar Calderón

- Un *DHC-6 Twin Otter*, matrícula T-82, indicativo "*Romeo 1*", equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje. Tripulación: comandante. primer teniente Marcelo Uriona, 2º piloto: Ten Omar Poza, mecánico: CP Pedro Bazán. Despegó a las 14:05 hs de Comodoro Rivadavia para cumplir la misión frustrada el día 28.
- Un *Fokker F-27*, indicativo "*Romeo 2*", como retransmisor en vuelo, orbitaba a 100 millas náuticas del objetivo, nivel 100. Tripulación: Mayor Norberto Barozza, Capitán. Carmelo Salas, CP Rodolfo Salis, C1º Roberto Herguer, SP José Cabrera.

  La navegación de ida fue prácticamente rasante. A causa de la poca altura, sólo se hizo contacto con la base a último momento. Una vez aterrizados detuvieron los motores y esperaron en las instalaciones por la proximidad de una PAC (desde las 16:30 hasta las 18:00 hs). Se aligeró de combustible para trasladar a personal de la ARA, a requerimiento del Mayor Puga. A las 18:00, despegaron ya nocturno. Volaron rasante hasta Puerto Deseado, donde aterrizaron a las 20:30. Se reabastecieron de combustible. Despegaron a las 21:00, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 22:15. Personal rescatado: Mayor Puga, eyectado de *M-5 Dagger*; Mayor Díaz, eyectado de *M-5 Dagger*, herido; tres oficiales y un soldado de la Armada heridos. También trasladaron los restos del Ten Volponi, caído en combate con un *M-5 Dagger, el 23 de mayo.*

  NOTA: El Aeródromo Auxiliar Calderón requirió el traslado de doce pilotos de la Armada, pero sólo pudo trasladar a tres y un soldado herido, por haberse excedido el peso máximo de despegue. Además era un despegue nocturno en una pista que no ofrecía seguridad. El *Fokker F-27* retransmisor tuvo inconvenientes para llevar a cabo su tarea al no escuchar al *DHC-6 Twin Otter*. En esas circunstancias otro *Fokker F-27* que se hallaba patrullando el mar hizo de retransmisor manteniendo informado al comando sobre el progreso de la operación. Piloto: Vicecomodoro Ricardo Quellet.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Domingo 30 de mayo

El parte meteorológico

Este día, una masa de aire frío cubrió la parte sur del país e islas Malvinas y generó tiempo bueno, cielo poco nuboso, visibilidad superior a veinte kilómetros y vientos suaves. Se presentaba pues, apto para las operaciones aéreas.

Ataques británicos

El triunfo en Darwin alentó a los británicos, y produjo una reacción opuesta en las fuerzas argentinas. La situación fue explotada por los ingleses que aumentaron la presión con ataques nocturnos, en particular contra la BAM Malvinas:

Entre las 00:56 y 05:00 hs: dos o tres buques cañonearon Puerto Argentino. En la BAM Malvinas ocho suboficiales de FAA resultaron heridos. En total, este día la BAM recibió doscientos disparos y veintisiete bombas aéreas.

Entre las 03:45 y 04:30 hs: una fragata, desde el estrecho de San Carlos cañoneó las posiciones del Ejército Argentino, en Bahía Fox.

A las 09:30, 10:30, 12:25 y 14:30 hs: ataques aéreos sobre BAM Malvinas, molestos pero sin daños.

10:45 hs: dos *Harrier GR.3* atacaron helicópteros en tierra en Monte Kent y sobre la Península de Freycinet sorprendiendo a un *Puma* del Ejército, que trasladaba un grupo de comandos de la Gendarmería Nacional. La aeronave fue derribada muriendo seis tripulantes. Un herido.

13:00 hs: un *Harrier*, piloteado por Jerry Pook (RAF), fue averiado por la 1º Batería 35 mm del GADA 601 en Monte Wall con pérdida de combustible. El *Harrier GR.3* voló hasta 30 MN del HMS *Hermes*, donde agotó combustible. El piloto se eyectó y fue rescatado por un helicóptero (Libro *"Air War South Atlantic"*, pág. 167/168).

14:00 hs: a partir de esta hora, el enemigo dejó de accionar. La FAA apreció que esa inmovilidad fue causada por el ataque al portaaviones HMS *Invincible*.

La Fuerza Aérea Sur

Cada día había menos blancos, aunque, también menos aviones. Los objetivos terrestres en la isla eran cada vez más difíciles de ubicar. En la zona ocupada, especialmente San Carlos, aparte de la eficiente artillería antiaérea (*Rapier - Blow Pipe*, etc), ahora había más de mil prisioneros argentinos que podían ser alcanzados por los bombardeos de área (imprecisos) que se habían ensayado días antes con *Canberra MK-62* y cazabombarderos.

Ataque al HMS *Invincible*

El Alte Woodward mantenía los portaaviones alejados. El COATLANSUR y la FAS, por su parte, rastreaban incesantemente la posición de estos dos blancos, para emplear el último misil *Exocet*. Localizaron al HMS *Invincible* en una posición al sudeste de la retaguardia de la flota. Se analizaron sus movimientos, haciendo inteligencia con las detecciones de vigilancia que obtenía el radar del CIC Malvinas. Así nació la "Operación Invincible", riesgosa y audaz, considerada la más significativa en su tipo desde la II GM.

may30a.html La decisión (Anexo I)

may30b.html La Operación Invincible (Anexo II)

may30c.html La ejecución (Anexo III)

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente José Daniel Vázquez
- Primer Teniente Omar Jesús Castillo

ANEXO I

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 30 de mayo

Ataque al HMS Invincible: la decisión

Para el 28 de mayo el COATLANSUR había tomado la decisión de atacar al HMS *Invincible* con los *Super Etendard / Exocet* que necesitarían reabastecerse en vuelo de *Hercules KC-130*. La FAS exigió intervenir con una escuadrilla y aumentar el poder de fuego del ataque, pese a la reticencia de Marina que argüía la indiscreción de los aviones de la Fuerza Aérea.

Se eligieron los *A-4C Skyhawk* por su capacidad de reabastecimiento y autonomía de oxígeno y se dio la orden al escuadrón en San Julián. El jefe viajó a Comodoro Rivadavia y se impuso de la planificación. Dada la extrema complejidad y peligrosidad de la operación, el jefe del escuadrón solicitó voluntarios. Se presentaron dos jefes de escuadrilla, el primer teniente José Vázquez y el primer teniente Ernesto Ureta. A éstos se los autorizó a designar a sus numerales: primer teniente Omar Castillo, Ten Daniel Paredi y Alf Gerardo Isaac. Uno actuaría como reserva.

En la mañana del 29 de mayo, despegaron hacia Río Grande. Problemas con los *Hercules KC-130* hicieron demorar la salida se demorara hasta el día siguiente. Se aprovechó esta circunstancia para cambiar dos *Skyhawk* que tenían algunas fallas y estuvieron listos para el día de la operación aérea más importante hasta ahora planificada.

ANEXO II

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 30 de mayo

Ataque al HMS Invincible: la Operación Invincible

Fue protagonizada por dos *Super Etendard* de la ARA, pilotos: capitán de corbeta A. Francisco, teniente de navío L. Collavino y, de la FAA:

- *Hercules C-130*, matrícula TC-69, indicativo "*Cacho*". Tripulación: Vicecomodoro Luis Litrenta, Capitán. Guillermo Destéfanis, Mayor Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, S Aux Hugo González, S Aux Vicente Reynoso, S Aux Manuel

Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 11:25, arribó a Comodoro Rivadavia a las 17:25 hs.

- *Hercules C-130*, matrícula TC-70, indicativo "*Gallo*". Tripulación: Mayor Roberto Briend, Vicecomodoro Roberto Noé, Mayor Miguel Sánchez, Capitán. Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, SP Carlos Golier, S Aux Héctor Sosa, S A Juan Marnoni, SP Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos a las 11:25, arribó a las 17:15 hs.
- Cuatro A-4C, indicativo Zonda. Misión: ataque al portaaviones ubicado en la posición 51° 38' Sur/53° 38' Oeste, con dos reabastecimientos, armado con tres bombas retardadas por paracaídas (BRP), cada uno. Tripulación: primer teniente José Vázquez (C-301), primer teniente Ernesto Ureta (C-321), primer teniente Omar Castillo (C-310) y alférez Gerardo Isaac (C-318). El teniente Daniel Paredi actuaría como reserva. Despegaron de Río Grande, a las 12:30. Regresaron a Río Grande a las 16:00.

Las rutas previstas partían de Río Grande (*Super Etendard* / *A-4C Skyhawk*) y Río Gallegos (*Hercules KC-130*), convergían a los 55º 50' S / 58º O, donde se haría el reabastecimiento. Cada sistema reabastecería dos veces, a la ida y al regreso, para despegar con máxima carga de armamento. A partir de allí, con rumbo 330º/350º descenderían a rasante (100 pies), los *Super Etendard* al frente y dos *A-4C Skyhawk* a cada lado. Se aproximarían volando en formación a 420 nudos hasta unas 100 millas del blanco. En este tramo los *Super Etendard* deberían localizar con su radar el objetivo y, veinticinco kilómetros antes, lanzar el último *Exocet* y regresar, previo reabastecimiento, a Río Grande.

Los *A-4C Skyhawk* acelerando al máximo se montarían en la trayectoria del misil hasta el buque cincuenta segundos después del impacto, arrojarían tres bombas retardadas por paracaídas de 250 Kg. cada uno.

ANEXO III

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 30 de mayo

Ataque al HMS Invincible: la ejecución

A las 11:25 despegaron desde Río Gallegos los *Hercules KC-130* y se dirigieron al punto de reabastecimiento en 55º 30' S / 58º O. A las 12:30 hs despegaron de Río Grande dos *Super Etendard* ("*Ala*") y cuatro *A-4C Skyhawk* ("*Zonda*"). La operación estaba condicionada por una serie de requisitos que debían cumplirse inexorablemente. Todos se cumplieron a la perfección. Una vez disparado el *Exocet*, los cuatro *A-4C Skyhawk* (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda), siguieron la estela del misil.

Sobre esta acción dijo el español Carrascal (Diario ABC de Madrid):

may30rel1.html Comentario del Diario ABC de Madrid (Anexo III.A)

Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El impacto del *Exocet* señalaba el blanco, pero había alertado al sistema defensivo del portaaviones y su escolta.

Cuando ya tenían nítidamente al HMS *Invincible* en las miras, un misil (posiblemente un *Sea Dart*) impactó al jefe de escuadrilla, primer teniente Vázquez, que se partió en dos y se es-

trelló en el mar. Cinco segundos antes del lanzar las bombas, la artillería impactó en el primer teniente Castillo, cuyo avión explotó. Parece que su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones por donde entró e incendió su interior.

Los dos A-4C restantes alcanzaron el objetivo, al que vieron despidiendo humo. Los pilotos argentinos lanzaron las bombas sobre la cubierta. Ureta que pasó primero, cree haber impactado en la superestructura. Indemnes, se alejaron con rumbos distintos, haciendo maniobras evasivas. Al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

Se perdieron de vista entre ellos pero siguieron rasante en rumbo 230°/240°, hacia el punto en que deberían reunirse con los reabastecedores. Primero se avistaron entre ellos y luego, en el punto exacto, se encontraron con los dos *Hercules KC-130*.

Ureta e Isaac, reabastecieron y se dirigieron a la BAM Río Grande. La operación había durado casi cuatro horas. Finalizaba así la operación aérea más imaginativa y audaz que se haya realizado en este conflicto.

may30rel2.html **Relato del Alférez Isaac** (Anexo III.B).

may30rel3.html**Relato del 1er Teniente Ureta** (Anexo III.C).

Diario de Guerra

Se lee en el diario de guerra del CIC Malvinas:

> *... 15:40: Gran revuelo de helicópteros ingleses sobre la flota. Los Harrier de las PAC aterrizan en puntos distintos de los que despegaron.*

ANEXO III.A

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 30 de mayo

Comentario del español Carrascal (Diario ABC de Madrid)

No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante... que cuando, en adelante, se imaginen al argentino ya no pensarán en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensarán en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos. Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra; pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.

ANEXOIII.B

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 30 de mayo

Relato del Alférez Isaac

Finalizado el reabastecimiento fue el momento en el que el "Zonda 1" y "Zonda 2" le formaron al "Ala 1" (a la izquierda) y el "Zonda 3" y "Zonda 4" le formaron al "Ala 2" (a la derecha), siguiendo la navegación. El rumbo aproximado final de ataque entre el punto inicial y el objetivo material fue 330° y la formación fue siempre la misma. Comenzó el descenso aproximadamente 140 MN antes del objetivo material y el resto de la navegación fue rasante.

Cincuenta millas náuticas antes del objetivo material los dos Super Etendard levantaron de acuerdo a lo previsto y volvieron a bajar. Los cuatro A-4C Skyhawk seguimos rasante.

A 40 MN volvieron a levantar y bajar, 30 MN antes repitieron el procedimiento. Veinte millas náuticas antes levantaron otra vez y mirando el de la izquierda que llevaba el Exocet veo el lanzamiento. El misil subió un poco, bajó y luego se puso rasante siguiendo al frente. Los dos Super Etendard rompieron la formación en viraje por izquierda y los A-4C Skyhawk seguimos al frente.

Aproximadamente un minuto, después divisamos una silueta muy grande y con la superestructura muy alta y desplazada hacia un costado, me quedó grabada la silueta típica del portaaviones.

Los cuatro aviones nos dirigimos hacia el frente en forma convergente. A medida que nos acercamos comenzó a salir humo negro del buque. Aproximadamente a 7/10 MN (50 segundos antes del objetivo material) vi, a mi izquierda, que un A-4C Skyhawk explotaba y se producía una bola naranja. Después se constató que sería el N° 1. Comencé a mover mi avión durante la aproximación para evitar ser blanco de proyectiles enemigos. Cuando estaba a unos diez segundos del objetivo material explotó a mi izquierda, pero mucho más cerca, otro A-4C Skyhawk (que luego se constató que era el N° 2). Ya a esta distancia sólo se veía la parte superior de la superestructura y el resto era sólo humo. Tomando como referencia la parte superior de la superestructura y con la mira sobre el centro del humo, efectué el lanzamiento que, de acuerdo al avance y a la posición en la que vi al portaaviones, fue un tiro longitudinal. Pasé por la derecha de la torre luego del disparo.

Continué un poco y coloqué viraje a la izquierda, rasante. Aproximadamente a 4 MN y aún en viraje, miré al objetivo material y vi únicamente humo negro. En ningún momento vi fuego. No fuimos interceptados por PAC. Los impactos sobre los A-4C Skyhawk fueron, con seguridad, de misiles. No vi ninguna otra embarcación más que la descripta. Se efectuó reabastecimiento al regreso. Efectué disparos con cañones. El enemigo efectuó disparos con cañones.

ANEXO III.C

CRONOLOGIA DE ACCIONES

Domingo 30 de mayo

Relato del 1er Teniente Ureta (Numeral 3)

Aproximamos con rumbo general 340°/350°, formando a los Super Etendard, a 100 pies de altura y 420 nudos.

Previo al lanzamiento del Exocet los Super Etendard hicieron una corrección del rumbo por derecha quedando finalmente en el rumbo antes mencionado y el Super Etendard 2, adelantado respecto al Super Etendard 1.Escuché que el Super Etendard 1 indicaba la posición del blanco, a lo que pregunté: -Cuánto?- y responde -20 MN en la proa -.

En ese momento di potencia a pleno, llamé al "Zonda 1" pero no me contestó, aunque lo tenía a la vista pues se venía acercando a mí porque estábamos convergiendo al blanco. Una vez que estábamos a unos treinta metros lateral entre el 1 y yo, pude observar que se le volaba un pedazo del plano izquierdo y casi simultáneamente explotaba el motor, quedando el avión sin la mitad trasera y comenzando a caer hacia la izquierda. Si bien no vi el preciso instante en que el avión pegaba contra el agua, tampoco vi eyección alguna, por lo que asumí que no lo hizo, ya que la baja altura que llevábamos no lo hubiera permitido.

A partir de ese momento y con la vista en el blanco, seguí la aproximación y cuando estuve en distancia de cañones comencé a disparar, pero sólo salieron dos disparos y cuando el piper de la mira comenzó a subir en el blanco, apreté el botón de las bombas. Mi enfrentada al blanco fue de los 30º de la cola, pasando en definitiva por la mitad trasera del barco.

Al salir comencé a llamar al Nº 2 y al Nº 4 quienes no me contestaron, por lo que asumí que volvía solo. Luego alcancé a ver por el espejo que a mi derecha venía formado uno, y que al pasar a frecuencia del reabastecimiento, comprobé que era el Nº 4.

Luego del arribo y recordando todo lo sucedido determiné que el barco citado era el portaaviones HMS Invincible, ya que la superestructura del mismo era alargada y sobre el borde derecho. Pude ver la parte plana de la pista y que la superestructura ocupaba gran parte del largo total del portaaviones. En la aproximación final vi que desde la parte media de la superestructura salía humo negro bastante concentrado. Luego de la salida busqué el blanco y sólo vi en ese lugar una masa de humo que lo tapaba totalmente.

No vi en ningún momento otros barcos que lo pudieran escoltar. Hacia mi izquierda estoy seguro que no había, por que mi visión estaba dirigida en especial hacia ese lado, mientras que a la derecha no miré en ningún momento.

CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES
Lunes 31 de mayo

El parte meteorológico

Un centro de alta presión situado al norte de Malvinas producía algunas nubes con techos entre 600 y 900 m.

La situación enemiga

Consolidada la captura de Darwin las fuerzas británicas continuaron avanzando hacia el este, por dos avenidas: una dirección Monte Kent una y otra hacia Fitz Roy. Mantuvieron la presión con ataques aéreos y cañoneo naval nocturno, principalmente sobre la BAM Malvinas y alrededores. Algunos de sus *Harrier GR.3* comenzaron a operar de la pista de San Carlos.

La situación propia

En el Teatro de Operaciones Malvinas, nuestras fuerzas terrestres continuaron sus incursiones por medio de unidades especiales en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidaron las posiciones defensivas en el área de Puerto Argentino.

El sistema de defensa aérea continuó la lucha en Puerto Argentino. Derribaron dos *Harrier* y evitaron la destrucción de radares ante el ataque de *Vulcan*.

Las principales acciones de combate del enemigo

Entre las 04:30 y las 05:40 hs, se hicieron vuelos de patrullaje y un bombardeo sobre BAM Malvinas. La operación *"Black Buck 5"* se ejecutó a las 05:45 hs con el lanzamiento de los misiles antiradar *Shrike*. A raíz de la apreciación de la inminencia del ataque el operador del radar, primer teniente Faber, lo desactivó evitando ser atacado.

may31rel1.html Del diario de guerra del Escuadrón VYCA (Anexo I).

may31rel2.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo II).

12:03 hs: Cuatro o cinco *Harrier GR.3* atacaron BAM Malvinas en vuelo rasante. Un avión fue aparentemente averiado por una pieza de 35 mm y no llegó al buque.

14:30 hs: Nuevo bombardeo. Ahora en altura dirigido al aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de Cortley Hill y otras dos al norte de cabecera 26. Allí también se advirtió un impacto de *Roland* sobre un avión inglés que habría alcanzado el *HMS Hermes* pero con serias averías.

may31rel3.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo III).

La Fuerza Aérea Sur

El Comando FAS presumía que, en las inmediaciones de Puerto San Carlos, ya operaba una pista para Harrier. Para determinar su posición se enviarían *Mirage III* como señuelos que provocarían salidas y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos. Asimismo se preveía realizar un vuelo de abastecimiento Puerto Argentino y evacuación de heridos y personal al continente.

Así se ejecutaron las siguientes salidas:

Bombarderos *Canberra MK-62*

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Charrúa*", armados con cuatro *MK-17*. Tripulación: (B-108) Capitán Roberto Pastrán, Capitán Fernando Casado, y (B-101) primer teniente Ricardo Sproviero, primer teniente Hugo Moreno.
- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Odín*" - armados con cuatro *MK-17*. Tripulación: (B-105) Capitán Alfredo Bredeston, Capitán Miguel Sisco y (B-109) primer teniente Antonio Mauad, primer teniente Raúl Acosta.

  Ambas secciones despegaron desde Río Gallegos a las 04:00 hs hacia Puerto San Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el "*Charrúa 2*" porque, nocturno y con las luces de navegación apagadas, perdió de vista al guía. El "*Charrúa 1*" siguió, observó un buque a la entrada del brazo San Carlos y luces en el puerto. Efectuó el lanzamiento (600 pies y 400 nudos) y escapó por la derecha, retornando a Río Gallegos a las 06:40 hs. La sección "*Odín*" llegó al blanco, efectuó el lanzamiento normalmente y regresó a Gallegos, donde arribó el B-105 a las 06:10 y el B-109 a las 06:40. Ambas secciones encontraron lluvia fuerte en la zona del blanco.

may31rel5.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo IV).

Interceptores *Mirage III* (en función de cobertura y diversión)

- Dos *Mirage III*, matrículas I-014 e I-017, indicativo "*Pitón*". Armados con dos *Matra 530*. Tripulación: Capitán Guillermo Ballesteros, Capitán Carlos Arnau. Despegaron de Río Gallegos a las 06:10. Objetivo: detectar en combinación con el radar Malvinas, los puntos o aéreas de posible estacionamiento de aviones *Harrier*.
- Debido a que el radar Malvinas quedó fuera de servicio por el ataque de las 05:40. (*Vulcan / Shrike*) fue ordenado su regreso. Arribaron a Río Gallegos a las 06:15 hs.
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Flecha*", armados con dos *Matra 550*. La misma tripulación anterior. Despegaron de Río Gallegos a las 16:19, llegó con idéntica intención al Teatro de Operaciones Malvinas alrededor de 17:10 hs. No pudo enlazar con radar Malvinas. Regresaron a Río Gallegos donde arribaron a las 17:52 hs.

ANEXO I
CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES
Lunes 31 de mayo

Diario de guerra del Escuadrón VYCA

05:45hs: atacan al radar, avión Harrier (en realidad era un Vulcan) *lanza dos misiles MK-21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a quince metros de la antena y otro entre las casas de soldados y personal militar Consecuencias: radar fuera de servicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal, seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batán de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruido. Casa N° 3 del personal militar deteriorada. Personal s/n. Personal en la OPS primer teniente Faber, Alf Mercau, CP Barrios, CP Rosset, C 1° Egañas.*

ANEXO II
CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES
Lunes 31 de mayo

Dice el libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

La misión Black Buck 5 fue lanzada a medianoche del 30 de mayo, usando el avión XM-597. Trip: Sgdn Ldr Mc Dougall (piloto) Alf C. Lackman (copiloto) Flt 1t Castle (Navegador radar) y tres tripulantes más, siendo su objetivo material el radar de Puerto Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcan descendió a 300 pies alrededor de 200 millas antes de Malvinas. Veinte millas antes ascendió a 16.000 pies para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la Task Force. Cuando el Vulcan ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisiones, estas rápidamente desaparecieron, pues los argentinos pareciera que apagaron el radar.

El personal del Grupo 2 VYCA en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sgdn Ldr Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fueron lanzados aproximadamente a las 05:45 hs del 31 de mayo y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó a 10/15 yardas de la antena del radar causando daños menores y el segundo cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero veinticuatro horas más tarde estaba operacional.

ANEXO III
CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES
Lunes 31 de mayo

Dice el libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

Con sólo tres Harrier GR.3 ahora disponibles, el (F) Sgdo (de la RAF, a bordo del HMS Hermes) sufriría un nuevo revés este 31 de mayo, que lo dejaría con una sola máquina en servicio (XZ-989). Se Intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Port Stanley durante la mañana por parte de Tony Harper (XV-789) armado con LGB (Bomba láser guiada), Peter Harris (XZ-989, bombas) y John Rochfort (XZ-997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de OCAA. A las 11:30 hs se montó urgentemente una operación. Peter Squirre (XV-789) y Mark Hare (XZ-997).

Decolaron a 11:52 hs. para un ataque (COH) contra estos objetivos materiales y dos Sea Harrier (RN) del Escuadrón 800 (XZ-496 y XZ-500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos Harrier GR.3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde, pero averiados, que los dejó fuera de servicio por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter Harris decoló, ahora en el único Harrier GR.3 disponible, a las 13:47 hs para un ataque al aérea de Monte Usborne, acompañado por tres Sea Harrier del Escuadrón 800 (RN) (el XZ-455 y XZ-460 con bombas y el ZA-191 con LGB)

NOTA: Nótese una escuadrilla cuyo jefe es RAF y los numerales RN.

Era un nuevo intento de utilizar el iluminador láser (GR.3) y las bombas (láser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el objetivo material planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley.

ANEXO IV
CRONOLOGÍA DE LAS ACCIONES
Lunes 31 de mayo

Dice el libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

A las 02:30 del 31 de mayo, una carpa de la "Base Águila" fue demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Canberra (del Grupo 2). Ninguno de los Sea King fue dañado cuando las cuatro bombas explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr RC Harden (jefe técnico) sufrió heridas faciales como resultado del ataque y se lo debió recuperar a Bahía Ajax y de allí al Uganda para ser tratado.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

El parte meteorológico

En el continente, sur de la Patagonia y Tierra del Fuego, un centro de alta presión situado al norte de Malvinas producía aire húmedo sobre la costa central y norte, con nubosidad baja techos entre 100 y 300 m. Lloviznas reducían la visibilidad entre tres y ocho kilómetros. Vientos del sector este entre ocho y diez nudos. En Malvinas, el centro de alta presión mencionado produjo algunas nubes con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad

diez nudos. Orientados en horas de la tarde del sector noroeste.

La FAS en la primera hora

A las 03:59 horas despegaron los *Canberra MK-62* para ataque a objetivos terrestres en Monte Kent, en 51º 41' S / 58º 10' O:

- Tres *Canberra MK-62*, indicativo "*Huinca*", armado con tres *MK-17*. Tripulación Nº 1: (B-108) Mayor Jorge Chevalier, primer teniente Ernesto Lozano; Tripulación Nº 2: (B-105) Capitán Carlos Bertoldi, primer teniente Juan Reyes; Tripulación Nº 3: (B-109) Capitán Eduardo García Puebla, primer teniente Jorge Segat.

En la ruta de ida y desde el punto 1 (51º 40' S / 58º 00' O) regresó el Nº 2 (no trasvasaba el tanque ventral). Arribó a Río Gallegos a las 05:44 hs. Los restantes continuaron y bombardearon a las 04:50 hs, confirmando las explosiones.

Detectados, despegó un *Sea Harrier* del 800 Sqdn (Ten MC Harg) que, a las 04:55 hs fue detectado por el radar Malvinas en R 030º a 20 MN. No existió comunicación del CIC con la escuadrilla "*Huinca*". En realidad el CIC estaba operando con el radar de Ejército y no tenía enlace con las aeronaves debido al ataque del *Vulcan* del día anterior. El CIC avisó a la FAS; ésta, por medio del CIC Río Gallegos se comunicó con el "*Huinca 2*" que regresaba y éste hizo de retransmisor a los otros aviones.

Eran ya las 05:25 hs. En este lapso el *Harrier* se había acercado y perseguía a la Sección "*Huinca*". Esta escuadrilla, en lateral Darwin, a 4' después del objetivo material, observó un misil que venía desde abajo y a la derecha. Lanzaron bengalas, tanques de punta de plano y realizaron viraje de evasión.

No se habían percatado que los perseguía un interceptor, pero las maniobras evasivas que ejecutaron para evadir los misiles lanzados desde tierra, sirvieron eludir a los *Harrier*. Los *Canberra MK-62* retornaron seguros a Río Gallegos donde arribaron a las 06:30/06:45 hs.

jun01rel1.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo I).

El derribo del *Hercules C-130*

Este día el Comando de la FAS centraba su atención en satisfacer los requerimientos de interdicción a las fuerzas terrestres británicas que, en forma no muy detallada, llegaban de Malvinas. El esfuerzo principal recayó en la unidad *Canberra MK 62*. Asimismo, la FAS buscaba objetivos navales que estimaba más redituables. Con esta finalidad se envió un avión, adaptado a la exploración radar, a la zona noroeste de las islas, donde se presumía operaban los buques enemigos en función de piquete radar. Se ordenó:

- Un *Hercules C-130*, matrícula TC-63indicativo "*Tiza*". Misión: exploración y reconocimiento. Despegue de Comodoro Rivadavia hasta los 50º 00' S / 61º 00' O. Tripulación : Capitán Rubén Martel, Capitán Carlos Krause, Vicecomodoro Hugo Meisner, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SP Julio Lastra, SA Manuel Albelos.

  El "*Tiza*" decoló a las 06:30 pero regresó por fallas. Reparó y volvió a despegar a las 08:53. Arribó al punto previsto a las 10:15. Desde allí inició el recorrido triangular hacia los 50º 48' S / 60º 20' O, al que arribó a las 10:25. Luego siguió a 50º 30' S / 60º 17' O y lo alcanzó a las 10:35 hs. Cuando se dirigía los 50º 30' S / 59º 39' O informó: ***...volando a 10.000 pies (nivel de vuelo 100) tal cual lo ordenado, el IFF se enciende por 10'- 7'- 6', se mantiene encendido... ¡Estamos en emergencia!*** ...Las comunicaciones se cortaron.

jun01rel2.html La versión inglesa (Anexo II).

Piloto recuperado

Fue hallado el Capitán Mariano Velasco, que se había eyectado el 27 de mayo sobre Gran Malvina (entre Pto. Howard y Fox) y recuperado a Pto. Howard.

Las acciones de los defensores en Malvinas

Los británicos continuaban patrullando preventivamente Puerto Argentino, cada tanto, sin arriesgarse demasiado, lanzaban algún ataque aéreo y cañoneaba a discreción la BAM Malvinas y otros objetivos terrestres. Al mismo tiempo concentraban sus fuerzas terrestres en las faldas del monte Kent.

Entre 01:00/02:00 cañoneo naval sobre posiciones de artillería en la zona de Moody Brook y Two Sisters. El POA Nº 10 debió abandonar su puesto porque fue localizado y sintió los impactos muy próximos.

A las 07:58 se detectaron las primeras PAC. En el día, totalizaron cuarenta salidas.

- A las 14:35 un *Harrier* solitario sobrevoló muy confiado el sector sur del aeropuerto. La batería Roland del Ejército, conducida por el mayor Pla del GADA 601, al comprobar que el avión estaba a más de 6.000 m de distancia, fuera de alcance del sistema, pero que lo tenía bien adquirido por el radar de "tracking" y sobre el mar, anuló el dispositivo de autodestrucción del proyectil. Disparó un misil y alcanzó al *Harrier GR.3* del Lt (RAF) Ian Mortimer (XZ- 456) quien se eyectó y cayó al mar. En uno del raros días despejados malvinense, el prolongado descenso del piloto británico suscitó la algarabía de los 8.000 defensores del Puerto Argentino.
- A las 14:50 el CIC Malvinas ordenó despegar a un *Chinook CH-47* para rescatar al británico. Tras él decoló una sección de *IA-58 Pucará*. Nº 1: Capitán Jorge Benítez y Nº 2: primer teniente Juan Micheloud.

jun01rel3.html Del libro "*Falkland Air War*" de la Royal Navy (Anexo III).

jun01rel4.html Relato del primer teniente Micheloud (Anexo IV).

jun01rel5.html Relato del SAux J. Alvarez (Anexo V).

- 17:00 horas: el jefe de la Batería artillería antiaérea *Supefledermaus* ordenó el traslado de una pieza 35 mm con el *Chinook CH-47* (H-91), y mientras éste se realizaba, hubo alarma roja. Se aceleró el traslado a la nueva posición.

- Entre las 23:35/00:10 hs: comenzó el cañoneo naval sobre BAM Malvinas y Moody Brook. Dieciséis impactos sobre el aeródromo.

jun01rel6.html Relato del Mayor Oliva (Anexo VI).

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Vicecomodoro Hugo César Meisner
- Capitán Rubén Héctor Martel
- Capitán Carlos Eduardo Krause
- Suboficial Principal Julio Jesús Lastra
- Suboficial Ayudante Manuel Alberto Albelos
- Cabo Principal Miguel Angel Cardone
- Cabo Principal Carlos Domingo Cantezano

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Pág. 202)

El Lt Andy Mc Harg (RN) en el ZA 177 fue lanzado del portaaviones HMS Hermes a las 04:39 horas el 1° de junio para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en N° de 4, aproximándose a la isla Soledad desde el sudoeste.

Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se percató de la lejanía de su buque y los aviones estaban al norte de Monte Kent con rumbo norte. Se acercó hasta cuatro millas de unos de ellos y lo identificó como un Canberra. En ese momento el piloto eyectó sus tanques de punta ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta más corta. Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar y fue recobrado a las 05:55 hs. El avión del que estuvo tan cerca, era en efecto, uno del grupo 2 Canberra que habia decolado de Río Gallegos para un bombardeo nocturno a Monte Kent.

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

Del libro *"Air War South Atlantic"* (Pág. 175)

...después del amanecer, el día parecía aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentinos que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Puerto Argentino. En un vuelo, esa mañana un Hercules C-130, del Grupo 1, piloteado por el Capitán Rubén Martel, se asomó (ascendió) al norte del estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar de buques británicos.

"Estabamos tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer" explicó el Vicecomodoro Alberto Vianna, uno de los superiores de Martel.

Aunque para ese entonces, los Sea Harrier hacían poco contacto con los aviones enemigos, seguían patrullando sobre las islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.

Cuando el Hercules emergió sobre el horizonte radar a unas veinte millas al norte de la boca del estrecho, fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata Minerva, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr Ward y el Lt S Thomas del Sqdn 801 de PAC en el área, fueron vectoreados para la intercepción.

Al aproximarse los aviones al estrecho San Carlos y al estar escasos de combustible, se le ordenó a los buques de asalto Fearless e Intrepid dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarias el aterrizaje y posterior recarga de dichas aeronaves. Thomas describió la intercepción así: "Sharkey" (Ward) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al oeste. Pensamos que podría ser un Hercules C-130 por su baja velocidad. Ward descendió (entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 pies, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella.

Luego Ward informó que tenía un Hercules a la vista, a distancia de seis millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hercules volando a 200 pies en vuelo recto y nivelado. Estando escaso de combustible, Ward había lanzado su misil fuera de alcance: el misil casi alcanza al Hercules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua.

Para entonces Ward estaba mucho más cerca y lanzó el segundo misil, el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 horas) e inmediatamente se incendió. Todavía el Hercules C-130 se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hercules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró."

ANEXO III
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

Más tarde, alrededor de las 14:40 horas el Escuadrón 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM Argentino.

El oficial instructor de guerra aérea Lt Mortimer había despegado del Invencible para un reconocimiento ofensivo al sur de Puerto Argentino.

Estaba en una altura de 10.000 pies y siete millas al sur del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vio el resplandor de un misil y su estela de humo, ascendiendo directamente hacia él. Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero unos pocos segundos después desapareció, debajo de su avión y la parte posterior del fuselaje de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impactó. Afortunadamente se eyectó antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano.

Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10'), acuatizó. Alrededor de las 14:50 hs, cinco millas al sur de Puerto Argentino y abordó su balsa salvavidas. Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su equipo en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los

argentinos. Su transmisión fue escuchada por otros Harrier en PAC y un Sea King del Escuadrón 820 (del HMS Invincible) que partió en su búsqueda. En su transmisión inicial Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vio un avión argentino bimotor (posiblemente un Pucará) y un Chinook explorando el área (cinco millas hacia el oeste) donde habían caído los restos de su avión. Luego las aeronaves se dirigieron al este (hacia él) y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara. El avión y el helicóptero lo sobrevolaron sin verlo y se retiraron hacia Puerto Argentino. Todo lo que Mortimer podía hacer entonces era esperar que lo rescataran los británicos... y tuvo que esperar bastante.

ANEXO IV
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

Relato del primer teniente Micheloud

Durante el despegue, el Capitán Benítez quedó sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553 estacionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones sin afectar al personal. El N° 2 alcanzó a despegar. El helicóptero y el Pucará restante, comenzaron la búsqueda, sin encontrar al náufrago pues fueron interrumpidos por órdenes de regreso debido a PAC que se acercaba.

ANEXO V
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

Relato del SAux J. Alvarez

Aproximadamente a las 15:00 horas, un avión inglés fue alcanzado por un misil sobre Puerto Argentino, alcanzando a eyectarse el piloto, abriéndose su paracaidas en forma normal. Esta acción fue presenciada por la tripulación del Chinook CH-47, H-93: piloto Mayor Oscar Pose, copiloto primer teniente Alberto Beltrame, mecánico SAux H. White, R. Prats, operador SAux J. Alvarez, M. Vera, que despegó de Malvinas a las 16:15 y arribó a las 17:00 hs, en su primer vuelo; luego despegó a las 17:15, y arribó a las 18:00, en su segundo vuelo. El Mayor Pose ordenó nuestro desplazamiento inmediato del lugar donde nos hallábamos (hipódromo de Puerto Argentino) hasta el helipuerto constituido en la cancha de fútbol, cercana al hospital inglés.

Allí se encontraban unos ocho o diez helicópteros del Ejército Argentino con sus tripulaciones.

Una vez en el lugar pusimos en marcha y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar por donde vimos desaparecer al piloto inglés en su paracaídas. Éste hacia su aproximación hacia el agua mientras se alejaba mar adentro por efectos del viento.

Una vez sobre la playa, tropas argentinas presumiblemente de BIM 5 nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer su paracaídas en el agua. La búsqueda se efectuó bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de diez a doce millas de la costa) duración del vuelo cua-

renta y cinco minutos, aproximadamente, debiendo regresar por falta de combustible, no pudiendo hallar evidencias del piloto ni su equipo (balsa, salvavidas, paracaídas, etc.).

ANEXO VI
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 1 de junio

Relato del Mayor Oliva

Como vivíamos tratando de hacer cosas que le crearan más dificultades al enemigo, y como nuestra pista era tantas veces atacada para su destrucción, con el riesgo consiguiente para el personal, sugerí al Brig Castellano que la mimetizáramos o simuláramos su destrucción de alguna manera. El brigadier pensó que era complicado y no me respondió ni sí ni no, así que pasados unos días, decidí que había que hacerlo; ya sabíamos que luego de cada ataque los ingleses tomaban fotografías o hacían una evaluación de los resultados. Hablé con el Vicecomodoro Raúl Maiorano (quien luego de ser relevado por el Vicecomodoro Viñals, se quedó voluntariamente, a cargo del Grupo de Construcciones) y le expliqué la idea. Para llevarla a cabo debíamos esperar un próximo ataque inglés a la pista. La espera no fue larga y el grupo puso manos a la obra, simulando cráteres, etc. Posteriormente, estando prisioneros, un inglés le comentó al Vicecomodoro Maiorano que habíamos tenido una idea muy ingeniosa y habían realmente creído que la pista estaba fuera de servicio.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Miércoles 2 de junio

El parte meteorológico

Malas condiciones meteorológicas en las islas, niebla y techos bajos impidieron los ataques aéreos. Solamente se realizaron vuelos de diversión y de exploración.

Acciones británicas

- Continuaron avanzando a pie y en helicópteros en dirección al Monte Kent. Desde la falda oeste del cerro, atacaron con artillería las posiciones argentinas.
- Desembarcaron morteros en Bahía Elefante (00:25), y bombardearon el Aeródromo Auxiliar Calderón hasta 02:15 hs.
- Fuego desde helicópteros sobre los POA 7 y 8. Destruyeron una carpa y obligaron a retirarse a sus hombres (SAux Alonso, CP Guerra, y un soldado clase 63). Llegaron a Puerto Argentino el día 5 de junio.
- Cañoneo naval sobre la BAM Malvinas y Two Sisters de las 00:00 a 02:58.
- Vuelos de PAC llamativamente reducidos, limitándose a ocho salidas en sección, que iniciaron a las 08:55 y sobrevolaron el área del estrecho de San Carlos. Hubo indicios de dos despegues de San Carlos (pista terrestre) a las 10:35.

El buque *Bahía Paraíso*

Este día, en coordinación con la Armada Argentina, se dispuso que el buque hospital *Bahía Paraíso*, que regresaba desde Puerto Argentino (zarpó 08:45 hs) transportando heridos, recorriera el área del derribo del *Hercules C-130* "*Tiza*".

El informe del oficial de enlace en la Armada dice:

> *Buque estimó llegar zona EGA a las 18:00 hs.(de noche)*
>
> *Se informó que buque inglés Sir Herald colaboraba en búsqueda.*

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Jueves 3 de junio

El parte meteorológico

Continuó el mal tiempo en las islas. La visibilidad escasa, niebla, llovizna y bruma.

Acciones británicas

- Consolidación y refuerzo de posiciones. En el Monte Kent, contactos con patrullas argentinas. Se perdieron dos soldados del Ejército y se estimaron bajas enemigas.
- Ataques navales sobre Puerto Fox entre las 02:50 y las 03:45 y Puerto Howard entre las 23:35 y las 00:20. Intercambio de artillería, zona de Monte Kent, Challenger y Two Sisters. A las 23:00 se intentó disparar desde la costa un *Exocet* contra un buque. Falló el mecanismo de disparo.
- Un *Vulcan,* operando desde Ascensión, atacó con misiles antiradiación *Shrike*. Detectado por los radares a las 06:08 a una velocidad de 260 nudos. Se difundió la Alarma Roja. Se cortaron las emisiones propias. El *Vulcan* se mantuvo orbitando y descendió a 10.000 pies. Fue repelido con artillería antiaérea visual. A las 06:30 un *Skyguard* del Ejército Argentino encendió la central de tiro y fue abatido por dos *Shrikes.* Destruyeron la central y mataron al Ten (EA) Dachary, al Sgto1º Blanco y a los soldados (C/62) (EA) Diarte y Llamas.
- A las 06:40 el POA Nº 2 informó que el *Vulcan* se alejaba por el noreste. Se encendieron los radares y comprobaron el alejamiento en radial 033º, nivel 400 - velocidad, 250 nudos. El *Vulcan*, comandado por el Sqdn Ldr Neil Mc Dougall, posteriormente se vio obligado a aterrizar en Brasil.

La Fuerza Aérea Sur

No se ejecutaron operaciones aéreas de ataque, sólo de exploración y reconocimiento y se intentó un nuevo cruce.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 4 de junio

El Parte meteorológico

En el continente, un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico produjo hasta el mediodía, en la zona centro y norte, nubosidad baja con precipitaciones. Vientos del sector nor/noreste moderados a fuertes con intensidad 20/40 nudos. A partir del mediodía las ráfagas alcanzaron cuarenta nudos, y se mantuvo la nubosidad.

En Malvinas, producto de ese mismo centro de baja presión, se mantuvo cubierto con poca

visibilidad, techos 200/600 con vientos del sector noreste 20/45 nudos.

Apoyo de fuego al Ejército

En una salida prevista desde el día anterior concertada con el Ejército Argentino, despegaron, desde la BAM Malvinas, con las primeras luces, tres *IA-58 Pucará*:

Nº 1: primer teniente Juan Micheloud. Matrícula A-536

Nº 2: Ten Carlos Morales. Matrícula A-515

Nº 3: primer teniente Marcelo Ayerdi. Matrícula A-527

jun04rel1.html Informe del 1er Ten Micheloud y del 1er Ten Ayerdi (Anexo I).

Acciones británicas

A causa del ataque al HMS *Invincible*, el comando modificó los planes que preveían dirigirse por tierra y helicópteros de San Carlos a Fitz Roy. Como el grueso de la división (guardias galeses/escoceses) no llegaría en tiempo, decidieron el transporte marítimo.

El POA Nº 7 contabilizó el día 3 y noche del 4, treinta vuelos de *Sea King* y seis de *Chinook CH-47* en dirección a Fitz Roy.

La Fuerza Aérea Sur

Tras dos días de inactividad y a pesar del mal tiempo, la FAS volvió a enviar sus aviones.

jun04a.html (Anexo II).

Otros sucesos

El mando naval británico indicó a nuestro buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, que debía dirigirse a Puerto Howard y Fox para recoger heridos, que lo hiciera por la costa oriental y sur de la isla Soledad, lo cual demostraba su interés de velar los movimientos marítimos en la boca norte del estrecho San Carlos, donde se llevaba a cabo el desembarco.

ANEXO I
CRONOLOGÍA DE ACCIONES
Viernes 4 de junio

Informe del 1er Ten Micheloud y del 1er Ten Ayerdi

El objetivo material era posiciones de artillería y tropas en la ladera norte de Monte Kent. A pesar del mal tiempo y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) oportunamente acordado con el Ejército Argentino, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del Nº 1 y 2, puente de madera, el Nº 3). Al Nº 3 no le funcionó el armamento, regresando este último con tres impactos de armas livianas en su fuselaje.

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 4 de junio

La Fuerza Aérea Sur

En una muestra de acabado profesionalismo, con 0 pérdida y una gran eficiencia, la FAS planificó y coordinó con el CIC Malvinas el bombardeo por instrumentos del área de Monte

Kent donde los británicos concentraban sus fuerzas. Especialistas del CIC determinaron los puntos de lanzamiento e instruyeron al radar quien se hizo cargo del guiado final. Se seleccionaron a los *M-5 Dagger* y *Canberra MK-62*. Estaba previsto que los ataques se iniciaran a las 16:00 los *M-5 Dagger* y 16:05 los *Canberra MK-62*. Más tarde se anticipó para las 15:30 y 15:32:

- Cuatro *M-5 Dagger*, indicativo "*Piña*", armados con cuatro BR C/SSQ y MU 12. Tripulaciones: Vicecomodoro Luis Villar (C-432), Capitán Luis Demierre (C-420), primer teniente César Román (C-416), primer teniente Carlos Musso (C-421). Despegaron a las 15:09 por secciones y con nivel de vuelo 260 fueron guiados hasta 140 MN afuera por el radar de San Julián.

  En frecuencia alternativa y contactaron al Radar Malvinas. Entre los Puntos 1 y 2 ascendieron a nivel 360 para salir sobre el tope de las nubes. En el Punto 3, el radar ordenó virar a rumbo 320 e indicó cuando se encontraban a 6 MN del blanco. Por secciones iniciaron la maniobra para bombardeo en picada por instrumentos. Los numerales debieron separarse porque no lograron visualizarse. La primera sección lanzó ocho bombas (15:45), la segunda sólo seis (dos no salieron del Nº 3). Luego del ataque, la escuadrilla pudo reunirse apoyados por el radar Malvinas. Se estimó que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.

- Tres *Canberra MK-62*, indicativo "*Lince*". Tripulaciones: Capitán Juan Nogueira (B-108), Mayor Luis Rodeyro (B-112), primer teniente Mario Baeza, primer teniente Jorge Cardo (B-111), primer teniente Ricardo Sproviero, primer teniente Hugo Moreno. Despegaron de Río Gallegos a las 17:30 hs y se dirigieron a Malvinas donde fueron captados por el radar, efectuando su lanzamiento sobre tope con R 090º.

  Transcurridos cinco minutos el radar informó movimientos de PAC y de un eco en dirección al "*Lince 2*" que posteriormente desapareció. Se supone que se trataba de un misil lanzado desde tierra. Se lanzaron Chaff y bengalas. Regresaron a Río Gallegos, donde arribaron a las 20:00 hs.

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Puma*". Tripulaciones: (B-105) Capitán Juan Carlos Freijó, primer teniente José Nicolás Pagano, (B-101) primer teniente Juan Heredia, primer teniente Manuel Gerez. Despegaron de Río Gallegos a las 17:30, ya nocturno, se dirigieron a Malvinas con nivel de vuelo 310, bajo control radar, efectuaron el lanzamiento en R 140, al igual que "*Lince*".

  A los cinco minutos de la salida, el radar informó que tenían una PAC a 25 MN del "*Puma 2*", pero desapareció a las 18 MN. A la altura de Darwin, lanzaron *Chaff*; luego se les informó de una situación similar a la del "*Lince 1*". Lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a Río Gallegos donde arribaron a las 19:50. Al "*Lince 2*" se le plantó un motor, el que, previo al arribo, fue reencendido.

jun04rel2.html**Relato del Capitán. Freijó** (Anexo II.A).

ANEXO II.A
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 4 de junio

Relato del Capitán Freijó

La orden fragmentaria llegó mutilada. La ruta de ida (punto 2) debia decir S22 y sólo llegó S2, por lo tanto el rumbo de ataque varió 180º del ordenado. Navegación de ida: punto Nº 1 isla San José, punto 2 (58º 45' O / 51º 05' S), Nº 3 Monte Kent. Nivel ida A 310, regreso A 350 coordinado con los "Lince" que atacaban minutos antes con Rº 090º - Formación abierta a 300 metros - lanzamiento en reguero con 300 metros entre cada bomba de forma de cruzar el blanco y aumentar las posibilidades de impacto. Se bombardeó por radar de a bordo (Doppler), coordinado y controlado por radar de Malvinas confirmando posición geográfica. Se confirmaron explosiones por luminosidad (nublado).

Durante la salida se dejó de ver al Nº 2 por lo cual reduje velocidad para esperarlo. "Limón" (indicativo del radar) informa persecución de PAC sobre estrecho San Carlos ante lo cual, ya formados, pusimos máxima velocidad (0.85 de mach). Radar informa sucesivos acercamientos de PAC hasta igualar velocidad y luego el regreso de la misma. Sobre la isla Gran Malvina el radar informó otra PAC de frente por la cual se retransmitió orden de regreso al "Lince" ya sin alcance de VHF.

En el escape se tiró Chaff y, por equivocación, bengalas. Se visualizaron dos misiles ya sin rumbo, a la vez que radar avisó que no era PAC sino misiles.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 5 de junio

El parte meteorológico

En el continente, vientos moderados 15/25 nudos del oeste rotando al noroeste. Cubierto durante el día, en la zona norte; precipitaciones por la tarde. En Malvinas, el desplazamiento de un centro de baja presión mejoró las condiciones meteorológicas a partir del mediodía; el viento rotó hacia el oeste, con una intensidad de 10/20 nudos. Visibilidad: 10/12 Km., con cielo poco nuboso.

La Fuerza Aérea Sur

En un vuelo de *Hercules C-130*, arribó a Malvinas un nuevo misil *Exocet*. Entretanto la FAS buscaba blancos rentables, especialmente navales.jun05a.html (Anexo I).

Acciones británicas

Actividad aérea:

A las 05:45 el radar Malvinas detectó un *Harrier* en radial 145º, a 47 MN, patrullando la zona de Monte Kent, horario en que, el día anterior, atacaron los *Canberra MK-62* y, más tarde los tres *IA-58 Pucará*.

Actividad de PAC desde las 08:17 hasta las 17:05 hs.

A las 16:46 fue bombardeado y ametrallado el Aeródromo Auxiliar Calderón por parte de tres *Harrier GR.3*.

Actividad terrestre:

Se observaron movimientos desde la zona de Darwin, hacia puente Fitz Roy, y desarrollo de trabajos en esa área.

Las posiciones británicas de Monte Wall atacadas por la artillería propia.

A las 24:00 hs, nuestras fuerzas terrestres recibieron fuego naval sobre Monte Harriet y en las posiciones del BIM 5.

Los integrantes del POA Nº 8, SAux Alonso, CP Guerra y SC/63 Zem, llegaron a Puerto Argentino luego de caminar 46 kilómetros en tres días (ver día 2 de junio). Fueron trasladados al hospital.

Actividad naval:

La Task Force continuó desplazando unidades durante el día, hasta las cercanías de Puerto Argentino, y otras en piquete radar.

A las 04:30 hs, el buque ARA *Bahía Paraíso*, frente a Puerto Howard, recibió del buque hospital *Uganda* a cuarenta y siete argentinos.

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 5 de junio

La Fuerza Aérea Sur

Si bien la inquietud principal era encontrar blancos navales, consciente del valor moral que significaban para las tropas terrestres, la FAS preveía emplear los *Canberra MK-62* contra las concentraciones terrestres enemigas. A estos ataques, se los consideraba de escasa aceptabilidad por la imprecisión de las coordenadas con que se formulaban los requerimientos, las características del suelo (la turba absorbía la onda explosiva) y las condiciones meteorológicas que obligaban al bombardeo horizontal, guiado por radar, sumamente vulnerable al fuego antiaéreo.

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Pato*", armados con cinco bombas *MK-17* cada uno. Objetivo material: Monte Kent (51º 00' S / 57º 30' O). Tripulación: (B-108) Capitán Juan Bertoldi, Capitán Raúl Sánchez (B-109), Ten Daniel González, Capitán Daniel Hernández. Despegaron de Río Gallegos a las 05:00 hs.
  Próximos a llegar al nivel de vuelo 200, unas 50 MN antes de la isla San José, el guía ordenó al numeral abrirse a cincuenta metros. En esta situación, el numeral le informó que veía dos luces que surgían de la capitán de nubes y se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha, al rumbo 170º, y luego regresaron al rumbo original. Volvieron a ver las luces y "rompieron" nuevamente hacia la derecha, eyectaron las cargas externas y regresaron a Río Gallegos. Hasta allí habían intentado enlaces en HF y VHF con Malvinas, sin conseguirlo.
  Finalizado el viraje, observaron un resplandor similar a explosión de misil. El 2 sólo pudo lanzar las bombas externas y debió aterrizar con las del portabombas central. Las condiciones meteorológicas eran buenas. Arribaron a Río Gallegos a las 06:30 hs.
- Dos *Canberra MK-62*, indicativos "*Gaucho I*" y "*Gaucho II*", armados con cinco bombas *MK-17* cada uno con espoleta SSQ y MU 12. Objetivo material: Monte Kent (51º 00' S / 57º 30' O). Tripulaciones: Capitán Alfredo Bredeston, Capitán Miguel Sisco (B-101), primer teniente Antonio Mauad, primer teniente Raúl Acosta. Despegaron de Río Gallegos a las 04:50 hs.
  El vuelo de ida se realizó sin problemas. A 60 MN de la isla San José y con nivel 380, el guía advirtió que se le aproximaba, desde abajo y al frente, una luz confirmada por el 2. Ordenó virar por derecha al advertir que era un misil. En la maniobra el 2, entró en el chorro del 1 y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies. Comprobó que tenía el motor plantado. En la mitad del viraje, el guía sintió una fuerte vibración, posiblemente a causa de la carga alar o explosión del misil.
  El numeral también advirtió una fuerte vibración, después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje por temor a una plantada de turbina. Mientras navegaba en ese rumbo, vio dos luces color naranja fuerte que se desplazaban en paralelo, desde atrás y abajo; y estimó que iban dirigidos al numeral que estaba a inferior nivel. Ordenó eyectar cargas y regresar a Río Gallegos. El 1 aterrizó sin novedad; el 2 llegó al toque con mayor velocidad que la normal y con las alas desniveladas. Esto, más el fuerte viento de costado, provocó que se le introdujera paulatinamente la rueda derecha y saliese de pista. Eran las 06:50 hs.
  No había podido llegar al objetivo material, pero había inducido al despegue de una PAC (05:49), y la consiguiente alerta roja de la flota y desgaste de las tripulaciones. También se tuvieron indicios de objetivo naval en proximidades de la isla San José.

jun05rel1.html Del libro "*Falkland Air War*" de la Royal Navy (Anexo I.A).

Informaciones posteriores al conflicto revelaron que, estas salidas nocturnas de *Canberra MK-62*, provocaron la Operación *Cambelow*. El 6 y 7 de junio, el HMS *Invincible* y la fragata HMS *Brilliant* se acercaran al anochecer y permanecieran hasta el alba en

una posición a 100 MN de la costa oeste de la Gran Malvina, con sus aviones en alerta para interceptar estos raids argentinos.

ANEXO I.A
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 5 de junio

Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05:40 hs cuando el Lt C Cantan (RN) despegó del HMS Invincible para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Port Stanley, por la HMS Exeter. Desafortunadamente, nada fue hallado y Cantan retornó al buque y lo halló completamente inmerso en niebla. En su primera aproximación, controlada, al portaaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada.

Intentó una segunda, y final, pues su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estacionario" a 200 pies del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el buque. Manteniéndose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma, nadie en el portaaviones había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado. Un chequeo posterior del combustible reveló sólo 150 litros remanentes en sus tanques, menos de dos minutos de vuelo.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Domingo 6 de junio

El parte meteorológico

En Malvinas, el día transcurrió lloviendo; la visibilidad, cinco kilómetros en las primeras horas reduciéndose a un kilómetro y medio a las 19:00 hs. Vientos moderados a fuertes. Esta situación impedía cualquier ataque aéreo.

La Fuerza Aérea Sur

Ante la imposibilidad de atacar, el Comando FAS centró su atención en la interdicción estratégica.

Desplegó cuatro aviones *Canberra MK-62* de Trelew a BAM Mar del Plata:

- Indicativo "*Negro*" tripulados por B-102: Mayor Jorge Chevalier, Mayor Luis Rodeyro, SAux Luis Sánchez. B-105: Capitán Eduardo García Puebla, primer teniente Jorge Segat, CP Osvaldo Merlo. B-108: Capitán Juan Nogueira, primer teniente Ernesto Lozano, CP Hugo Bazán. B-109: Capitán Alberto Baigorrí, primer teniente Nicolás Pagano, primer teniente Manuel Geréz. Despegaron de Trelew, a las 14:00 hs. Arribaron a Mar del Plata, a las 16:30 hs.
- *HS-125* del Escuadrón Fénix. Despegó de Comodoro Rivadavia, a las 14:50. Tripulación Ten Poggi, Alf Mariani, SP Acosta, OCAT: Vicecomodoro Pereira.

  Se coordinó con el CAE la exploración y reconocimiento lejana con dos *Boeing B-707*, para el día siguiente, con los indicativos "*Buque* 1" y "*Buque* 2". Los *Buque* volaron desde las 05:20 hasta las 18:00 y arribaron a El Palomar, sin encontrar ningún objetivo naval. Ello motivó que la alerta de los *Canberra* estacionados en Mar del Plata fuera dejada sin efecto

Acciones británicas

- Desde las 02:00 a las 02:45: cañoneo intenso sobre BAM Malvinas y posiciones terrestres de la defensa de Puerto Argentino.
- Desde las 22:00 a las 23:00 hs: sobre Batería C del Grupo Artillería 3.
- Desde las 23:30 a las 00:30 hs: tres fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM Malvinas. Esta acción, produjo tres heridos.
- La actividad aérea fue muy escasa y se redujo a siete PAC en las proximidades de la flota, desde las 06:20 hasta las 12:05, en radiales 080/090 de Puerto Argentino.
- A las 10:35 se produjo un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas. Impreciso y sin daños, XZ-989 - Pook y X-133 MacLeod operando desde pista San Carlos.
- Fracciones del regimiento de Guardias Galeses, iniciaron el desembarco en Fitz Roy.
- Continuó el helitransporte de tropas desde Darwin a Fitz Roy.
- A las 16:00, un misil Sea Dart del destructor HMS Cardiff, derribó un helicóptero Gazelle AH.1, matrícula XX377, provocando el fallecimiento de todos sus tripulantes.

Las fuerzas propias

En la BAM Malvinas, continuó la defensa pasiva contra el cañoneo naval (tres heridos). Los pilotos de *Pucará* mantuvieron alerta por turnos en el aeropuerto, desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer; quedó personal de mecánicos durante la noche. El escuadrón VYCA cumplió los turnos y tareas fijados por el CIC Malvinas, con problemas de viento fuera de norma que obligó a suspender la emisión entre las 16:50 y las 18:30.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 7 de junio

El parte meteorológico

En el continente, fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego. Visibilidad superior a diez kilómetros. En el área de Malvinas, tiempo bueno parcialmente nublado. Visibilidad superior a diez kilómetros. Vientos del sector noroeste, de 10/20 km. En horas de la tarde, aumentó la nubosidad y hubo lloviznas, visibilidad reducida a 5 km.

La situación propia

La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres. Por lo tanto, se dio prioridad la búsqueda de información, ordenando vuelos de exploración y reconocimiento y "pinchaduras del radar", como se denominaban a los vuelos de engaño con el Escuadrón Fénix que, simulando perfiles de aviones de combate, trataban de provocar despegues de los interceptores británicos.

Acciones británicas

Se reforzó el flanco sur (Fitz Roy-Puerto Enriqueta), por helitransporte desde Darwin / San Carlos y débiles desembarcos de fracciones de la Brigada de Infantería 5, en dichas costas.

Siguió el hostigamiento naval sobre las posiciones en Puerto Argentino, mientras que aumentaban las PAC y realizaban algunos ataques a objetivos terrestres.

Los *Harrier GR.3* ya operaban desde la pista en San Carlos.

Las operaciones de la FAS

Se ordenó al Escuadrón Fénix misiones de reconocimiento fotográfico y diversión.

- Dos *Lear Jet LR-35A*, misión: reconocimiento fotográfico Indicativo "*Nardo*". Matrícula T-24. Tripulación Nº 1: Vicecomodoro Rodolfo De la Colina, Mayor Juan Falconier; Fot Capitán Marcelo Lotufo, SA Francisco Luna, Fot SAux Guido Marizza. Matrícula LV-ONN. Tripulación Nº 2: primer teniente Eduardo Bianco, Ten Eduardo Casado, primer teniente Miguel Bonaz, C1º Hugo Bornices.

  Despegaron Comodoro Rivadavia a las 08:00 y se dirigieron hasta los 51º 15' S / 60º 30' O, a nivel 400. En ese punto, a las 09:00/09:05, enlazaron con el radar Malvinas, operado por el primer teniente Romero y el C1º Nievas. Pidieron instrucciones. El operador pidió instrucciones al CIC Malvinas, que desconocía el lugar que debían fotografiar los *"Nardo"*. La incertidumbre causó una demora de unos 30 segundos, durante la cual, el "*Nardo 1*" al no tener respuesta, comenzó un viraje por la izquierda. El CIC Malvinas, luego de corroborar que no había ningún requerimiento de fotografía aérea y que tenía perfectamente ploteadas dos PAC británicas, una a 140 MN al noreste y otra, 190 MN al sudeste, se dispuso a dirigir una operación de engaño ya rea-

lizada en otras ocasiones. Le dijo al controlador del radar que ordenara a los *Nardo* que, con rumbo 090°, enfrentasen por 20 segundos a los Harrier y que regresaran a Comodoro Rivadavia. El guía cumplió la instrucción, cambió el viraje a la derecha. El "*Nardo 1*", solicitó actualización de la posición de las PAC. En ese momento, 09:06/10, el copiloto del 2 vio dos pequeñas fogonazos en la Bahía de San Carlos y, enseguida, dos estelas que ascendían. El guía también las vio y comenzó a virar por la izquierda; informó al radar que abortaba la tarea; éste le contestó que no había problemas con las PAC porque también habían invertido el rumbo. Entonces el guía le dijo al radar: *Es una nave que se vio en el terreno* y al 2, que se quede tranquilo. Inmediatamente se escuchó decir al 1: *Me dieron, no hay nada que hacer.*
El 2 a 200/300 metros a la derecha del guía y 200 pies arriba vio una gran bola de fuego en el avión y la parte que quedó entera entró en tirabuzón, perdiendo todo contacto. Dio motor a pleno y se alejó rápidamente, eran las 09:13. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del radar Malvinas, en dos oportunidades: 08:56 hs. y 09:06. El "*Nardo 2*" arribó a Comodoro Rivadavia a las 10:40. El Escuadrón Fénix, con su jefe al frente, entraba en la historia de las unidades de la FAA.

jun07rel1.html Del libro *"Air War South Atlantic"* (Anexo I).

- Dos *Lear Jet LR-35A*, indicativo "*Pila*". Misión: diversión Tripulación 1: Mayor Clemente Velasco, Capitán Carlos Pane, C1º Juan Mothe. 2 Capitán Narciso Juri, primer teniente Luis Herrera, C1º Alejandro López. Despegaron de Río Grande a las 08:20. En los 51º 50' S/62º 00' O, se comunicaron con el radar del CIC Malvinas, escucharon los sucesos con el "*Nardo*" y regresaron, arribando a las 09:50.
- *Lear Jet LR-35A*, matrícula T-23, misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: Capitán Miguel Arques, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lagger. Despegó de Río Grande a las 14:40; arribó a las 15:40.

Salidas de Reconocimiento Ofensivo y Cobertura

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Potro*", armados con bombas retardadas por paracaídas. Misión: reconocimiento ofensivo en brazo Fitz Roy donde supuestamente debían encontrar la fragata que había derribado al *Nardo 1*. Tripulación: primer teniente Danilo Bolzán C-204, Vicecomodoro Ernesto Dubourg C-207; primer teniente Héctor Sánchez C-240; (Reserva) Ten Juan Arrarás C-222.

  Prevista sin reabastecimiento, aunque desde las 08:38 un *Hercules KC-130* permanecía volando en alerta. Los "*Potro*" despegaron de GAL a las 08:30. El reserva, regresó a GAL a las 10:30. El resto continuó y enlazó con el radar Malvinas (08:45), y comenzaron el descenso. El radar fue cortado debido a presunción de ataque de *Harrier* contra su antena. La escuadrilla "*Potro*" recorrió la zona asignada y no encontraron nada. Emprendieron la vuelta luego de impactar contra algunos pájaros, el 1 y 3. Se dirigieron directamente a GAL, donde arribaron a las 11:30.

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Trueno*", armado con tres bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Carlos Varela (C-212) Ten Mario Roca (C-230), Ten Sergio Mayor (C-214), Alf Marcelo Moroni (C-228), (Reserva) Alf Jorge Dellepiane. Despegaron de Río Gallegos a las 09:30 y se dirigieron directo al objetivo material. Estaba previsto reabastecimiento al regreso.
  Tarea: bombardeo en picada desde gran altura (9.000 m) sobre el Monte Kent bajo guía del CIC Malvinas. A las 10:05 la FAS (Mayor Torales) ordenó cancelar por presencia estimada de fragata misilística, en brazo Fitz Roy. La escuadrilla arribó a Río Gallegos a las 11:00 hs.

- Reabastecimiento: *Hercules KC-130* TC-69, indicativo "*Fierro*". Tripulación: Vicecomodoro Alfredo Cano, Capitán Juan Hrubik, Vicecomodoro Eduardo Servático, SM Salvador Giliberto, SM(R) Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina, SP Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos a las 09:08 y se dirigió a 52º 00' S / 66º 00' O y desde allí voló al encuentro de los "*Trueno*" cuando regresaron. Al cancelarse la misión el "*Fierro*" se volvió (11:00), y aterrizó a las 11:30.
- Dos *Mirage III*, indicativo "*Rayo*", cañones y misiles *Matra*. Tripulación: Capitán Ricardo González, Mayor José Sánchez. Misión: cobertura a los "*Trueno*". Despegaron de Río Gallegos a las 10:08. También fue cancelada por la FAS. El radar Malvinas, en esos momentos, estaba cortado bajo ataque de *Harrier* sobre el tanque de agua de Puerto Argentino, 09:40, ubicado a 300 metros del radar, con cañones y bombas.

Los sucesos en las islas

Al amanecer cañoneo naval y fuego de artillería desde las posiciones del Monte Kent.

A las 05:10 aparecieron las primeras PAC y se mantuvieron hasta las 18:41 hs.

A las 09:40, tres *Harrier* atacaron el tanque de agua de la ciudad y cañonearon, imprecisamente, el sector del Regimiento de Infantería 3. Durante largos períodos, todas las posiciones recibieron fuego de artillería terrestre.

A las 23:20, se intensificó el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 del día siguiente.

jun07rel2.html Relato del Mayor Oliva (Anexo II).

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Vicecomodoro Rodolfo Manuel De la Colina
- Mayor Juan José Ramón Falconier
- Capitán Marcelo Pedro Lotufo
- Suboficial Ayudante Francisco Tomás Luna
- Cabo Principal Guido Antonio Marizza

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 7 de junio

Del libro *"Air War South Atlantic"*

Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo, ahora el destructor HMS Exeter era uno de los buques cubriendo el estrecho de San Carlos. Sus operadores radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par de misiles.

Luego detalló el derribo tal cual nuestra versión y, finalmente, dice:

Rodolfo De la Colina fue a la muerte como un valiente. El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con

cinco hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island (Isla Borbón).

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 7 de junio

Relato del Mayor Oliva

Aún con fuego naval había tareas que realizar. Entre bombardeo y bombardeo aprovechamos para trasladarnos desde el pueblo al aeropuerto y viceversa, especialmente para asistir a las tripulaciones del Hercules, actualizándoles la situación, llevar y traer correspondencia, tan importante para mantener la moral y el ánimo en los combatientes, controlar la carga recibida, colaborar con el traslado de heridos, etc.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

El parte meteorológico

En el continente, sin fenómenos significativos, y en Malvinas cielo claro. Buen tiempo y condiciones para vuelo visual.

Situación enemiga

El enemigo completaba el cerco sobre Puerto Argentino y sólo esperaba que la Brigada de Infantería 5 en el flanco sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final en coordinación con las demás unidades ya listas en el noroeste y oeste.

Para lograr este apresto, la Brigada de Infantería 5 debía desembarcar algunas unidades, guardias galeses y escoceses, en la zona de puerto Fitz Roy.

La aviación embarcada británica había casi finalizado su principal tarea y se empeñaba, ahora, en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba los Sea Harrier GR.3 en apoyo aéreo directo y en la defensa aérea.

La intención de la Fuerza Aérea Sur

Como en días anteriores, la FAS mantenía el objetivo de atacar buques dentro de lo posible logísticos, considerándolo más rentable, a los que no había podido ubicar con precisión y oportunidad. Mientras el Estado Mayor planificaba las salidas de ataque a objetivos materiales, dentro del radio de acción de los cazabombarderos, y perfeccionaba todos sus medios de detección para ubicarlos, se iniciaron las operaciones de interdicción.

Los ataques en Bahía Agradable

A las 10:26, la FAS recibió información del CIC Malvinas respecto de movimientos de buques en la zona de punta Fitz Roy: serían dos buques grandes y otros chicos. Se estimó un posible desembarco. Se inició entonces una nueva operación, que los británicos llamaron: *"El día más negro de la flota"*

jun08a.html Primer ataque (Anexo I).

jun08b.html Segundo ataque (Anexo II).

Los sucesos en Malvinas

Al amanecer, las calles de Puerto Argentino estaban cubiertas de hielo lo que dificultó, en las primeras horas, el traslado de efectivos y elementos, desde y hacia la Base Aérea Militar. Aparte del ataque a Fitz Roy, ese día sucedieron otros hechos menores:

Se accidentó un *Harrier GR.3*, matrícula XZ-989 (Wg Cdr Peter Squire), en la pista terrestre en San Carlos. El avión quedó inutilizado y la pista fuera de servicio toda la tarde.

Intento de enlace: A las 10:45, el enemigo intentó efectuar un enlace entre el Vicecomodoro Saúl Costa, prisionero a bordo de un buque de la Task Force, y el Brig Castellano; no se lo atendió por orden de éste.

Fuego Naval: A las 23:00, comenzó el bombardeo naval sobre el área de Puerto Argentino.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

- Primer Teniente Danilo Rubén Bolzán
- Teniente Juan José Arrarás
- Teniente Jorge Alberto Vázquez

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Bahía Agradable: Primer ataque

Despegaron, en forma sucesiva, dos escuadrillas de *A-4B Skyhawk* con apoyo de un reabastecedor y dos de *M-5 Dagger* para atacar objetivos navales y otras dos de *M-5 Dagger*, sólo con cañones para diversión. En el siguiente orden:

- *Hercules KC-130* indicativo "*Parca*". Tripulación: Vicecomodoro Alfredo Cano, Capitán Juan Hrubik, Vicecomodoro Eduardo Servático, SM Salvador Giliberto, SM Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina, SP Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos, a las 11:55, al punto de reabastecimiento (52º 00' S / 66º 00' O). Aterrizó a las 17:55hs.
- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Mastín*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. El 1 (C-250): primer teniente Alberto Filippini, despegó de Río Gallegos a las 12:20 pero regresó por fallas a las 13:20. El 2 (C-214): Ten Daniel Gálvez; despegó a las 11:30; arribó a las 14:30. El 3 (C-237): Ten Vicente Autiero; despegó a las 12:20 y también regresó por fallas a las 14:00. El 4 (C-230): Alf Hugo Gómez. Despegó a las 11:30; arribó a las 14:30.
- Cuatro *A-4B Skyhawk* indicativo "Dogo", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a objetivo naval. Nº 1: Capitán Pablo Carballo (C-201), despegó de Río Gallegos a las 12:30 pero regresó por fallas, arribó a las 14:15 hs. El 2: Ten Carlos Rinke (C-221), despegó a las 11:30; arribó a Río Gallegos a las 14:30. El 3: primer teniente Carlos Cachón (C-222), despegó a las 12:00; arribó a las 15:00. Nº 4: Alf Leonardo Carmona (C-240). Despegó a las 11:30; arribó a las 14:30.

  Los diferentes horarios de regresos se debe a que las escuadrillas quedaron constituidas, luego del reabastecimiento, en dos secciones: "*Dogo*": (1) primer teniente Carlos Cachón, (2) Alf Leonardo Carmona, (3) Ten Carlos Rinke, y "*Mastín*" (1) Ten Daniel Gálvez, (2) Alf Hugo Gómez. Continuaron juntos hacia el objetivo, pasaron rasante por la zona y vieron helicópteros y tropa pero no buques. Al finalizar del recorrido, iniciaron un viraje a la derecha y, más al sur, avistaron a dos buques de asalto de la flota auxiliar: el RFA *Sir Tristram* y el RFA *Sir Galahad*.

  Los "Dogo" se lanzaron sobre el RFA *Sir Galahad* y el 1 arrojó sus bombas que hicieron impacto en el centro de la estructura. El "*Dogo 2*" observó impactos directos, pero a él no le salieron las bombas. El 3 ratificó los impactos de Cachón y lanzó sus

bombas, las que pasaron largas, rebotaron en el agua y explotaron en la costa, donde gran cantidad de personal y material fueron afectados

Acto seguido, entraron los "*Mastín*" que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigieron al RFA *Sir Tristram*. Al frente quedó el "*Mastín 2*" (Alf Gómez) cuyas bombas dieron en la línea de flotación, observadas por el "*Mastín 1*", y, finalmente, atacó Gálvez, que apuntó al mismo lugar, estimando haber pegado.

Lograron destruir los dos buques. El *RFA Sir Galahad* sería hundido como "tumba de guerra", poco después del conflicto y el *RFA Sir Tristram*, irrecuperable, fue trasladado al museo. El "*Mastín 2*" regresó con su TER (portabombas triple) central destruido por impactos.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Perro*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a objetivo naval en Fitz Roy. Tripulación (1) Capitán Carlos Rohde (C-415), (2) primer teniente José Gabari (C-417), (3) primer teniente Jorge Ratti (C-401). Despegaron de Río Grande a las 13:00. Arribaron a las 15:00 hs.

jun08rel1.html Relato del primer teniente Jorge Ratti (Anexo I.A).

jun08rel2.html Relato del primer teniente José Gabari (Anexo I.B).

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Gato*", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a objetivo naval en Fitz Roy. Tripulación (1) (C-435) Capitán Amílcar Cimatti, (2) (C-418) Mayor Napoleón Martínez, (3) (C-431) Ten Carlos Antonietti. Despegaron de Río Grande, a las 13:00.

jun08rel3.html Relato del Capitán Amílcar Cimatti (Anexo I.C).

Hay varias versiones inglesas que reconocen el ataque sobre la fragata HMS *Plymouth*. Si bien no coinciden entre escuadrillas respecto de los daños, sí lo hacen en cuanto a su posición, en medio del Estrecho San Carlos, costa oeste, frente a Darwin; esto no coincide con nuestra ubicación de la fragata atacada por "*Perros*" y "*Gatos*", rada Agradable. Lo que sí esta comprobado por testigos visuales propios, es que esa fragata se alejó humeando, mar adentro. Los "*Perro*" y "*Gato*" arribaron a Río Grande a las 14:58 y 14:59, respectivamente.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Carta*", armados con cañones. Misión: diversión sobre islas Salvajes. Tripulación (1) Vicecomodoro Luis Villar, (2) Ten Daniel Valente, (3) primer teniente Mario Callejo. Despegaron de San Julián, a las 13:20 hs.
- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Sobre*", armados con cañones. Misión: diversión sobre islas Salvajes. Tripulación: (1) primer teniente Carlos Musso, (2) Ten Gustavo Aguirre, (3) Capitán Carlos Maffeis. Despegaron de San Julián, a las 13:25.

  Ambas escuadrillas se dirigieron hacia el objetivo material simulando una operación de ataque por ruta directa. Llegaron a islas Salvajes sin encontrar oposición aérea. La meteorología se presentaba con nubes bajas y lluvias, en algunos sectores. Regresaron a Río Gallegos, donde arribaron a las 14:50 hs ("*Carta*") y a las 15:25 hs ("*Sobre*").

ANEXO I.A
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 3 de junio

121

Relato del primer teniente Jorge Ratti

Se ingresó por el sur (Isla San Jorge); la aproximación a la "rada Agradable" se hizo sobre la costa. Nos cruzamos con una fragata ingresando a la rada por el sur. Había artillería antiaérea.

Visualicé un impacto (posible misil), entre Nº 1 y Nº 2 sobre el mar. A mí me salió sólo una bomba (BR) por falla de programador de tiro; en la filmación se observaron los impactos de cañones. Al regreso había meteorología mala. El radar informó sobre persecución de PAC hasta salir de la isla Soledad.

ANEXO I.B
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Relato del primer teniente José Gabari

La fragata no estaba estacionada, sino ingresando a la bahía. Al verla al sur de nuestra posición y casi lateral a la escuadrilla, realizamos un viraje de casi 270° por izquierda para enfrentarla desde tierra hacia el mar. Al finalizar el viraje la fragata había realizado 180° y trataba, a toda velocidad, de colocarse en mar abierto. Durante la aproximación traté de observar la matrícula de la fragata y pude ver F-16, que no puedo asegurar hayan sido todos los números que tenía. Yo también lancé las bombas aunque creo improbable que hayan pegado (era la primera vez que realizaba tiro en Dagger). El único avión que recibió impactos fue el mío. Tenía varias esquirlas en el tanque externo izquierdo de combustible.

ANEXO I.C
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Relato del Capitán Amilcar Cimatti

El día 8 de junio de 1982 despegan dos escuadrillas, de tres M-5 Dagger cada una, ("Perro" y "Gato") a las 13.00 hs, con el propósito de atacar unidades navales en Bahía Agradable. A pocos minutos del despegue el numeral 3 de los "Gato" debe regresar por parabrisas astillado quedando los "Perros" a la derecha del avión LEAR y los "Gato" (Capitán Cimatti, Mayor Martínez a la izquierda). A 160 MN antes al objetivo material se inicio la navegación rasante en formación fluida, 1000 metros entre escuadrillas. Había lluvia intensa. Al llegar a la zona del objetivo material se avista a nuestra derecha un buque.

Inmediatamente giro hacia la izquierda con rumbo al continente; por experiencia se sabía que muchos aviones que habían realizado virajes sobre el mar habían sido derribados por los misiles de los buques. Enfrentamos el buque con rumbo general 160º; primero los tres aviones de la escuadrilla "Perro" y luego los dos de la "Gato". En nuestra corrida final se pudo apreciar nutrido fuego de artillería por los piques en el agua y las explosiones negras, en el cielo, de los 40 mm. Todos los aviones lanzaron sus bombas salvo el Nº 3, primer teniente Ratti, que no pudo efectuar el disparo por problema en el programador. Se volo diez minutos rasante y luego se comenzó en ascenso a nivel de vuelo 320. Al aterrizaje se pudo comprobar un pequeño impacto en uno de los tanques del numeral 2 de la escuadrilla "Perro".

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Bahía Agradable: Segundo ataque

Mientras se ejecutaba el primer ataque, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados del mismo, la FAS ordenó un segundo ataque contra los objetivos navales y, como alternativa, objetivos terrestres en la cabeza de playa establecimiento Fitz Roy. Estas escuadrillas se encontraban decolando al regreso de la primera oleada. Se había perdido ya el factor sorpresa y eran esperadas por el enemigo, que había reaccionado y se encontraba patrullando esta área. Así salieron:

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Mazo*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque objetivo naval y establecimiento Fitz Roy. Tripulación (1) primer teniente Rubén Bolzán (C-204), (2) Alf Guillermo Dellepiane (C-239), (3) Ten Juan Arrarás (C-226). Despegaron de Río Gallegos, a las 15:00.
- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Martillo*" armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a Fitz Roy. Tripulación: (1) primer teniente Oscar Berrier (C-212), (2) Alf Alfredo Vázquez (C-228), (3) primer teniente Héctor Sánchez (C-231). Despegaron de Río Gallegos, a las 15:00.

  Las escuadrillas se encontraron con el reabastecedor ("*Parca*"), en la posición prevista, nivel de vuelo 100. A las 15:45 previo al reabastecimiento se volvió el "*Martillo 1*" por fallas técnicas (oxígeno), arribó a GAL a las 16:30. Posterior al reabastecimiento retornó el "*Mazo 2*", con oscilaciones de R.P.M. La escuadrilla quedó integrada por (1) primer teniente Rubén Bolzán, (2) Ten Juan Arrarás, (3) primer teniente Héctor Sánchez, (4) Alf Alfredo Vázquez. Arribaron rasante, por la costa sur de isla Soledad, cruzando chubascos; sobrevolaron la zona del objetivo material pasando al norte de Puerto Fitz Roy. Recibieron fuego antiaéreo. Siguieron y vieron, a su derecha, los buques previamente atacados, humeantes en Bahía Agradable y, sobrepasando los mismos, iniciaron viraje a la derecha en contacto, ahora, con el radar Malvinas, que les indicó que el blanco se encontraba más al oeste de la posición de la escuadrilla. Estaban ya sobre el agua, todavía al este de Bahía Agradable, observaron un lanchón de desembarco que navegaba rápidamente hacia la costa. Entonces, el 3, Sánchez, vio, a su derecha y arriba, a dos *Harrier* lanzando sus misiles. Uno impactó en el 4, Alf Vázquez, y explotó. El segundo impactó en el 2, Ten Arrarás, a quien se lo vio eyectarse pero no fue recuperado. También el 3 observó que el 1, primer teniente Bolzán, efectuaba su lanzamiento sobre un lanchón, *Foxtrot 4*, que fue alcanzado y se hundió; inició viraje a la izquierda, realizó bruscas maniobras evasivas, pero fue alcanzado por un misil *Sidewinder* y no pudo eyectarse. Entonces el 3, primer teniente Sánchez, abortó el ataque y eludió la persecución de los *Harrier*. Llegó al reabastecimiento, con impactos de esquirlas de artillería antiaérea y a las 18:00 arribó a GAL.

jun08rel5.html Del libro "*Air War South Atlantic*" (Anexo II.A).

El reabastecedor "*Parca 1*", que había despegado de Río Gallegos a las 11:55 hs, luego de reabastecer al avión del primer teniente Sánchez, detectó una pérdida de

combustible propia, e inició el regreso. A las 17:45 y a 10 MN de GAL se declaró en emergencia, logró arribar a las 17:56.

jun08rel6.html Relato del Vicecomodoro Cano (Anexo II.B).

- Cuatro *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Yunque*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas Misión: ataque a Fitz Roy. Tripulación: (1) Capitán Mario Caffarati, (2) Ten Atilio Zattara, (3) Ten Daniel Paredi, (4) Alf Carlos Codrington. Despegaron de San Julián a las 15:36. Navegaron hacia el reabastecedor "*Parca 2*". El 4 cargó 1.000 libras menos, por problemas en sus sistemas. Cuando arribaron a 100 MN de las islas, volando sobre tope de nubes medias y chaparrones aislados, descendieron a rasante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.

  Adoptaron formación tendiente a la línea. Escucharon llamados del CIC Malvinas, pero no contestaron. Unas 5 MN antes del objetivo material, establecimiento Fitz Roy, el guía avistó al *Sir Galahad*, que ardía en su parte media. No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz; pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la artillería antiaérea, que era intenso desde el frente y costados. Bombardearon en salva, cuando el equipo de navegación Omega del guía indicó el blanco, unos 1.000 metros dentro del terreno. Se alejaron bajo nutrida defensa antiaérea proveniente del establecimiento y de los cerros del norte. Al no tener crepúsculo de frente, se veían con nitidez los misiles, lo que facilitó la evasión. Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones. En el regreso, el 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 pies y continuó rasante por esta causa. Logró conectar con el "*Parca 2*" que lo reabasteció. El también tenía pérdida de combustible, razón por la cual siguió conectado al reabastecedor hasta estar próximo al aterrizaje. Los "*Yunques*" arribaron a San Julián a las 18:00 el 1 y el 2; y a las 18:30 el 3 y el 4.

jun08rel7.html Del libro "*Air War South Atlantic*" (Anexo II.C).

ANEXO II.A
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Del libro "*Air War South Atlantic*" (pág. 195/197)

Por el resto de la tarde las PAC patrullaban los cielos alrededor de Fitz Roy, pero con los portaaviones lejos en el este y la pista terrestre de San Carlos temporariamente fuera de servicio, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el Lt Dave Morgan y Lt Dave Smith (RAF) del Sqdn 800, arribaron al área. Mientras orbitaban al límite de Choiseaul Sound a 16.000 pies, columnas de humo negro se elevaban de los, aún, ardientes buques y se esparcían hasta diez millas al norte, como un hecho dramático del horror de la guerra. Abajo del avión, un pequeño lanchón de desembarco emergió de este estrecho. Morgan chequeó con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproximaba desde el SE en vuelo bajo. A bordo del lanchón, que pertenecía al HMS Fearless y que iba de Goose Green a Fitz Roy, el C1° M Pnce había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada: - Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi cabeza, luego una bomba explotó veinte metros larga. En seguida, otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los trailers. Esto fue lo último que vi por una semana.

Seis hombres muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes. Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: - Di a pleno, invertí y me lancé hacia él. En la picada me di cuenta que había dos aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encolerizó. Cuando estaba a 2000 pies vi un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra, Morgan pensó que los aviones enemigos eran Mirage pero en realidad eran Skyhawk del Grupo 5. Mientras tanto el Sea Harrier seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido. Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacía rápidamente más grande en mi parabrisas. Enganché mi misil alrededor de 1.500 yardas y disparé a 1.000 yardas. Mi misil hizo un pequeño corcovo y luego se lanzo hacia él, explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.

No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente. Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo Skyhawk. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, Morgan enganchó su segundo Sidewinder y disparó. Creo que él lo vio venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió, cruzó delante mío y se dirigió a él, cuando ya había virado unos 40°, la explosión lo partió en la raíz del ala y se estrelló en el agua.

Ahora quedaban dos y aún los Harrier los tenían a tiro. Habiendo disparado sus nos misiles. Morgan inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de Smith que lo seguía; ahora era su turno: apuntó el misil que había seleccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo.

Él recuerda: - Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión. Seguramente el Mirage estaba bajo o demasiado rápido, o lejos... Observaba con una suerte de fascinante impotencia.

Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba tragando las otas a más de 10 MN por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego. El debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión, y el de éste contra el suelo, parecieron simultáneos (16:30 hs aproximadamente). El Skyhawk explotó, impactado en la cola, lo que lo desintegró.

El piloto se eyectó, pero su paracaídas estaba incendiado... Sánchez eyectó sus tanques externos, dio a pleno y se mantuvo rasante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron. Volando el 4° avión, el Ten Héctor Sánchez fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido muy rápidamente. Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio.

ANEXO II.B
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Relato del Vicecomodoro Cano

Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escucho los reiterados llamados del "Martillo 3", primer teniente Sánchez, al CIC Río Gallegos. Estableciendo el contacto radial nos notifico su intención de eyectarse en proximidad del buque de rescate. Efectuado los cálculos, le indicamos un punto de reunión próximo a las islas, estableciéndose nivel de vuelo.

Próximos al punto y mientras estábamos con los cuatros motores estelando fuimos avistados por el "Marillo 3" produciéndose el enganche cuando tenía menos de 500 lbs de combustible.

Debido al nivel elevado para este tipo de operación se produjo una fuerte pérdida de combustible en la válvula de reabastecimiento que se hizo controlable por debajo de nivel 100.

Próximo a Río Gallegos, habiendo volado y entregado más combustible de lo debido tuvimos una emergencia por rueda de nariz trabada en posición "arriba". Siendo superado el inconveniente luego del segundo procedimiento de extensión de emergencia, aterrizamos sin novedad.

ANEXO II.C
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Martes 8 de junio

Del libro *"Air War South Atlantic"* (pág. 195)

La Fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.

A poco de las 17:00 hs, el Capitán Caffarati lideró una escuadrilla de cuatro Skyhawk en el área, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las, ahora, reposicionadas baterías RAPIER, desde los costados de los cerros. Pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que parecían 2/3 martillazos. Miré mi temperatura y tablero pero no indicaban nada anormal, recordaba el Alf Codrington a la cola de la formación.

- Vi no menos de seis misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten Paredi, otro venía derecho hacia mí, instintivamente di picono y ejecuté un viraje muy escarpado y, el misil me pasó por debajo.

Los cuatro Skyhawk tuvieron misiles explotándoles muy cerca, éstos lo hacían al límite de su alcance. Los aviones de Paredi y Codrington recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo, para encontrarse con el Hercules KC-130 reabastecedor y se enchufaron, luego el trío puso rumbo a Río Gallegos - (en realidad era a San Julián). *Solo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron contacto y se dirigieron directo al aterrizaje.*

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Miércoles 9 de junio

El parte meteorológico

En el continente, buen tiempo y condiciones para vuelo visual, en las islas, precipitaciones en el este y noreste de Malvinas.

La situación

Sin duda los ataques de la FAS en Bahía Agradable, causaron un trastorno en el plan enemigo para capturar Puerto Argentino. La FAS esperaba que las fuerzas terrestres argentinas, en las islas, hicieran una maniobra de infantería que aprovechara esta nueva situación creada. Pero no fue así, esas fuerzas no podían ya intentar un avance en la zona. Con más efectividad la artillería hostigó Estancia House y The Lagoon, lo que evitó el avance enemigo dispersando algunas formaciones. Si bien el enemigo había sufrido un golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

Quedaba nuevamente a cargo de la FAS mantener el ataque a esa zona. Allí dirigió su empeño con los medios disponibles. Tampoco descuidó las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo en ejecución de exploración y reconocimiento lejanos a una sección de *Canberra MK-62* en Mar del Plata y otra en Río Gallegos, pues tenía indicios de la posibilidad que ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

Las operaciones de ataque de la Fuerza Aérea Sur

- *Hercules KC-130*, matrícula TC-69, indicativo "*Cierto 2*". Tripulación: Vicecomodoro Roberto Noé, Mayor Roberto Briend, Capitán Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SAux Juan Marnoni, SP Roberto Caravaca. Punto de reabastecimiento 52º 30' S / 65º 00'O. Despegó de Río Gallegos a las 13:15. Reabasteció a dos *A-4B Skyhawk* indicativo "*Pitón*", y a los *A-4C Skyhawk* indicativo "*Cobra*". A estos últimos, "*Cobra*" 1 y 2, al regreso los trajo enganchados hasta la vista de San Julián, por pérdida de combustible. Arribó a Río Gallegos, a las 17:25.
- *Hercules KC-130*, matrícula TC-70, indicativo "*Cierto 1*". Tripulación: Vicecomodoro Eduardo Pesanna, primer teniente Gerardo Vaccaro, Mayor Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Francisco Martínez, SAux Oscar Ardizzoni y SAux Mario Amengual. Despegó de Río Gallegos, a las 13:10. No efectuó reabastecimiento y regresó a Comodoro Rivadavia; arribó 18:00.

Los ataques a la zona Fitz Roy

- Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Pitón*", armado con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a buques en Bahía Agradable, al sur del establecimiento Fitz Roy. Tripulación: primer teniente Oscar Berrier, (C-212), Alf Guillermo Dellepiane, (C-230), Ten Omar Gelardi, (C-227). Despegaron de Río Gallegos a las 13:57; arribaron a las 17:15.
- Tres *A-4C Skyhawk*, indicativo "*Cobra*", armado con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: mismo objetivo que la misión anterior. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño (C-302), Alf Guillermo Martínez (C-314), primer teniente Normando Costantino (a poco del despegue regresó por fallas en el VHF) y Alf Gerardo Isaac (C-322). Despegaron de San Julián, entre las 14:00 y 14:30; arribaron entre las 16:00 y las17:00.

Las escuadrillas reabastecieron del "*Cierto 2*" en el punto previsto. Por inconvenientes en el trasvase de combustible regresó el "*Cobra 2*". Los "*Cobra*" restantes, Almoño y Martínez, en la navegación al objetivo material, se apartaron 20 MN al norte de la ruta prevista.

Iban rasante y se apercibieron del error al sobrevolar Monte Kent y aparecer sobre Bahía Anunciación. Decidieron regresar por la costa norte de las islas. Allí, el guía advirtió una pérdida de fluido del numeral (impacto con un pájaro y rompió la manguera del sistema hidráulico de freno). No observaron buques, PAC, ni artillería antiaérea. No enlazaron con el CIC por tener órdenes de silencio de radio.

Eyectaron las cargas externas y se dirigieron nuevamente al reabastecimiento, donde acoplaron al "*Cierto 2*", quien los remolcó hasta 130 MN de San Julián. Aterrizó primero el Nº 2, con problemas de freno, enganchó barrera a las 17:00 hs. El Nº 1 lo siguió a continuación.

La escuadrilla "*Pitón*" reunida con la anterior en el reabastecimiento de ida, navegó formando a poca distancia de la "*Cobra*" y advirtió que ésta se desplazaba hacia el norte perdiéndola de vista. Continuó en vuelo rasante y salió correctamente a la zona del objetivo Identificó Bahía Agradable y no observó buque alguno.

Los integrantes de la escuadrilla "*Pitón*" sólo vieron una lancha pequeña, mar adentro en proximidades del establecimiento Fitz Roy. Escucharon al CIC dar posición de una PAC. No avistaron ningún objetivo terrestre y decidieron volver por el norte hasta las islas Salvajes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al reabastecimiento. Arribaron a San Julián, a las 17:15.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Coral*", armado con dos bombas retardadas por paracaídas. Misión: objetivo a confirmar por el avión explorador. Tripulación: Capitán Horacio Mir González, primer teniente Carlos Antonietti, Mayor Carlos Martínez.

  Navegaron hacia Malvinas guiados por un *Lear Jet*. Arribaron a la zona de las islas Leones sin avistar objetivos. Regresaron a Río Grande arribaron a las 16:22.

Modificación del dispositivo de despliegue

La FAS ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de *A-4B Skyhawk* que operaban en Río Gallegos, a San Julián, para que los *M-5 Dagger* de San Julián se trasladaran a Río Gallegos. Con esto ampliaba, en algo, la muy escasa autonomía de los *Dagger* sobre las islas, al no poder ya utilizar Río Grande por hielo en pista.

En Malvinas

Ataques de artillería terrestre y naval:

Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestre fueron bombardeadas, durante la noche del 8/9 de junio por la artillería enemiga, (zona Two Sisters), desde el oeste y por fuego naval (zona BAM Malvinas) desde el mar.

Repliegue de helicópteros al continente:

El comandante del Componente Aéreo, aceptando la valerosa propuesta del jefe del Escuadrón Helicópteros, mayor Pose Ortìz de Rosa, autorizó el repliegue de dos *Chinook CH-47*, el H-91 y el H 93, de Puerto Argentino a Río Grande.

Daños a un *Harrier GR.3*:

Informó el RI 3 que, a las 11:00 un *Harrier* atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y ,aparentemente, averiado.

Los británicos (Libro "Air War South Atlantic", Pág. 199), admiten estas averías en el avión *Harrier GR.3* del FltLt Murdo Mac Leod que debió bajar su tren de aterrizaje con el sistema de emergencia. Tenía seis o siete agujeros en el avión y cortadas las líneas de circuito hidráulico en los planos y fuselajes.

CRONOLOGÍA DE ACCIONES
Jueves 10 de junio

El parte meteorológico

En el continente, precipitaciones en la zona norte de Santa Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo, con vientos suaves y variables; visibilidad superior a 10 Km. En el área de Malvinas, nublado con techos de 200 a 600 metros. Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de diez kilómetros. No se registraron fenómenos significativos.

La situación en Malvinas

El enemigo

Todo el esfuerzo enemigo se concentró sobre las defensas de Puerto Argentino. En su accionar terrestre, presionó, con fuego de artillería, las posiciones del Regimiento de Infantería Nº 4, en la zona Mte Kent y Longdon. En su accionar aéreo fueron detectadas treinta y cuatro PAC, a partir de las 08:15, y varios ataques a los sectores del Batallón de Infantería de Marina Nº 5, Grupo de Artillería Nº 3, Regimiento de Infantería Nº 7 y la BAM Malvinas.

Desde el mar continuó el fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores.

Desde helicópteros, realizó ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad.

Las acciones de apoyo a las fuerzas terrestres:

Desde el punto de vista terrestre, se resistió en todas las posiciones defensivas. La artillería combatió activamente. Al amanecer se cumplió la salida de tres aviones *IA-58 Pucará,* coordinada el día anterior, y cuyo objetivo eran las posiciones de artillería en Monte Kent y Murell Bridge.

La artillería señalizó la zona del objetivo. Los tres *IA-58 Pucará*, tripulantes: primer teniente Micheloud, primer teniente Ayerdi y Ten Morales despegaron a las 08:28, de BAM Malvinas y siete minutos después, atacaron la zona con cohetes y cañones de 20 mm. Se registraron algunas fallas de armamento (óxido en los contactos de las coheteras), pero pese a ello pudieron cumplir con la misión. Regresaron los tres a las 08:45. El 1 sin novedad, pero el 2, con impactos de armas livianas en el plano derecho y el 3, en el fuselaje.

La Artillería Antiaérea:

A las 08:00 se preparó una defensa antiaérea para proteger el despegue de la escuadrilla. A las 09:00, se continuó el trabajo sobre la central de tiro, persistiendo una diferencia entre la bandeja del computador y las mediciones del Tracker. Se intentaron varias soluciones, sin éxito.

El centro de las operaciones aéreas de la Task Force dejó de ser el aeródromo, y se concentró en los regimientos que rodeaban Puerto Argentino. No obstante, el 11 de junio, hubo un ataque de *Harrier* sobre las posiciones abandonadas. Éstas, que se habían transformado en depósitos de combustibles y munición, estallaron. Aunque se hizo fuego, las piezas no pudieron abatir ningún avión.

Fue agradable para el personal de artillería ver al ARA *Bahía Paraíso* fondeado. Había obtenido el segundo permiso de la Task Force para evacuar heridos y trasladar material médico. Después del mercante *Formosa*, el único movimiento desde Argentina continental había sido el del *Jehuin*, facilitado a la Armada por una empresa petrolera. Se utilizaba para trasladar carga en la bahía y no desplazaba más de 150 toneladas.

Se había observado, también, arribar dos lanchas patrulleras de la Prefectura Naval Argentina. Una, entró a puerto remolcando a la otra por falta de combustible. Mas tarde se trasladó a Darwin. Derribó a un avión, con su ametralladora 12,5 mm. posteriormente fue atacada por un *Harrier*.

A las 15:30 se sufrió otro ataque. A las 20:00 aterrizó un *Hercules C-130* con el relevo para las piezas de 20 mm, desde Río Gallegos. El "Bobo" respondió a las 22:00, a un cañoneo, actuando como artillería de costa. A partir de las 24:00 nadie osó descansar más de un par de horas. Se sabía que faltaba poco para el enfrentamiento final; además, se podían observar los intercambios constantes de trazadoras en la zona del Monte Kent.

VIERNES 11 DE JUNIO

En Malvinas tiempo parcialmente nublado, temperatura dos a tres grados, con vientos suaves de

La situación en Puerto Argentino

El enemigo estaba listo para iniciar el avance final, atacando en la noche los montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Durante el día, incrementaron la presión sobre la BAM Malvinas, 08:30, y Moody Brook, 16:01. Un helicóptero, aproximándose desde Bahía Anunciación, lanzó cohetes filoguiados AS-11 contra el CIC Malvinas y el Puesto de Comando Conjunto de Malvinas. Uno impactó a 150 metros, el segundo cayó en la bahía, cerca del buque ARA *Bahía Paraíso*, a punto de zarpar para el traslado de heridos, al continente.
En la noche una fragata bombardeó con fuego naval las posiciones de artillería Sapper Hill, en tanto que aviones Harrier atacaron puerto Howard (11:10).

jun11rel1.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo I).

jun11rel2.html Relato del Mayor Oliva (Anexo II).

jun11rel3.html Informe del primer teniente Michelourd (Anexo III).

La situación de la FAS

La FAS no ejecutó operaciones aéreas de ataque. Sólo se desarrollaron misiones de exploración y reconocimiento, y puente aéreo.

Puente aéreo

A pesar de la desesperante situación táctica en Puerto Argentino, la FAS ejecutó un valioso cruce.

- *Hercules C-130*, matrícula TC-66. Tripulación: Mayor Rubén Palazzi, Vicecomodoro Julio Sanchotena, Vicecomodoro Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez, CP José Torres. Despegó de Río Gallegos, a las 15:25; arribó a Malvinas a las 18:12. Despegó a las 18:28; arribó a Comodoro Rivadavia a las 22:10.

jun11rel4.html Relato del Mayor Palazzi (Anexo IV).

Las tácticas de las PAC

Respecto de estos últimos cruces, los británicos ideaban sutiles tácticas, que les permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro puente aéreo.

jun11rel5.html Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy (Anexo V).

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 11 de junio

Del libro *"Falkland Air Wa...*

Fueron lanzadas varias salidas contra posiciones terrestres arg... encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony Harper (XZ 997), y Nick Gilchrist (XW 919), decolaron del HMS "Hermes" a las 08:22 hs, para un ataque con bombas láser guiadas, sobre Puerto Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 hs, Jerry Pook (XV 789), y Mike Beech (XZ 992), retornó veinte minutos después; Ross Boyens (XZ 992), y John Rochfort (XW 919,) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vio obligado a eyectar sus bombas. Continuó, pero sólo con cañones (Aden). Jerry Pook (XV 789) y Mike Hare (XZ 133) siguieron, a las 11:50 hs, con un ataque a Monte Harriet mientras Peter Harris (XV 789) y Nick Gilchrist (XZ 789), abandonaron el portaaviones a las 15:10 hs con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Puerto Argentino. Peter Squier (XZ 992) y Mark Hare (XZ 133) ejecutaron la misión final del día, armados con bombas de 1.000 lbs. para un ataque a emplazamientos de ametralladoras argentinas, cerca de Monte Longdon. Les dispararon tres misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de 100 ft. arriba del Harrier GR.3 de Harris. Una enervante experiencia.

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 11 de junio

Relato del Mayor Oliva

Uno de los ataques, con cohetes filoguiados desde helicóptero, fue realizado al puesto de comando conjunto y el cohete impactó a unos 100/150 metros, sobre el agua, estábamos varios allí y el Mayor Cataló y el Vicecomodoro Alegría vieron el impacto desde una ventana. A partir de ese momento, el lugar dejó de ser puesto de comando conjunto; cada fuerza instaló nuevos puestos de comando en lugares diferentes.

ANEXO III
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 11 de junio

Informe del primer teniente Micheloud

Creo que la noche que cayo el Monte Longdon, un viernes que según teníamos noticias Juan Pablo II visitaba nuestra Patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazadoras atizaban la media noche. Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, hasta que una de las salvas dio tan próximo que los cascotes cayeron sobre el techo. Apreciamos que un obus de esa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers. Luego de dos o tres salvas muy proximas, comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender la marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehiculo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas. Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vicecomodoro Giménez Ortiz, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de construcción así se le había dado en llamar. Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "ca-

El parte meteorológico CRONOLOGIA DE ACCIONES

el noroeste.

sa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había adentro.

ANEXO IV
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 11 de junio

Relato del Mayor Palazzi

El TC-66 despegó de Comodoro Rivadavia con 16.000 kg. de munición 155 mm, y embarcó en Río Gallegos cuarenta y cuatro pax (relevo artillería antiaérea). En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo, debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los diez minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caído hacia la derecha, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la velocidad mínima lográndose el despegue.

Nota: La maniobra de rotación descripta por el mayor Palazzi consistió en que el copiloto girara el volante, totalmente, a la izquierda para levantar el plano derecho durante la carrera de despegue. Esto permitió que, a medida que el avión incrementaba su velocidad, comenzara a sustentarse en su plano derecho.

ANEXO V
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Viernes 11 de junio

Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

El 11 de junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harrier, imaginada en un esfuerzo para interceptar los continuos raids de los Hercules C-130 argentinos a Port Stanley. Los cuatro aviones se instalarían juntos (mismo nivel), desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel, se instalarían en la Bahía Reina Carlota, en la costa oeste de la gran Malvinas. La PAC restante, a medio nivel y se dirigiría normalmente al HMS "Invincible" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularía por la Bahía Reina Carlota esperando que apareciera el Hercules C-130. Cuando fuera necesario esta sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos. Se esperaba que la retirada de la PAC (a medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hercules se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Puerto Argentino. Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los Hercules C-130. Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harrier (bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retomar al HMS "Invincible". Un Hercules C-130 del Grupo 1 de Transporte se las arregló para aterrizar sin molestias en el aeropuerto a las 18.15 hs de ese anochecer.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 12 de junio

El parte meteorológico

En el continente, parcialmente nublado, con nubes medias y altas; vientos entre 5/20 Km./h del sector norte. En Malvinas, durante las primeras horas del día, techos entre 200 y 300 metros, con lloviznas y vientos leves del sector nornoroeste. A partir del mediodía, rápida

mejoría de las condiciones, con nubosidad media y favorable para las operaciones.

La situación en Malvinas

Al comenzar el día, las fuerzas británicas iniciaron la embestida final. Avanzaron desde el Monte Longdon y Two Sisters; se produjeron recios combates cuerpo a cuerpo que ocasionaron bajas en ambos bandos. Los ingleses no sólo usaron su infantería, sino que también fueron apoyados por el fuego naval y la artillería de campaña. Por el norte, Drunken Rock, aparecieron treinta vehículos tipo *Scorpion*, en dirección a Monte Longdon.

Las fuerzas argentinas, en el frente oeste, se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras la artillería mantuvo el hostigamiento sobre las posiciones de artillería enemiga en la zona norte de Monte Kent y North Basim. Batió, asimismo, un helicóptero enemigo, 16:00. Entre las 04:30 de este día y las 08:00 del siguiente, la artillería (EA) consumió, aproximadamente, 2.500 proyectiles y efectuó numerosos cambios de posición. La defensa terrestre se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

El avance enemigo, desde el sudoeste (Monte Harriet) logró progresos significativos tomando esa altura a mediodía. El BIM 5, duramente castigado, mantuvo su posición en Monte Tumbledown.

En la madrugada, se lanzó un *Exocet* (03:42), contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate. Esta vez funcionó el mecanismo y se produjo el impacto en la popa de la fragata HMS *Glamorgan*, a dieciocho millas al sur; destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más.

jun12rel1.html Del libro *"Cartas de un Marino Inglés" (Anexo I).*

La aviación británica atacó a las posiciones de artillería argentinas y a la BAM Malvinas, y mantuvo algunas PAC de intercepción. Hubo aviones que recibieron impactos de armas livianas por parte de nuestra infantería. Uno de ellos, el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod, retornó al HMS *Hermes* casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando fuera de servicio (del libro *"Air War South Atlantic"*, pág. 203).

> Un *Vulcan*, operando desde Ascensión (Flt Lt Withers), alcanzó Puerto Argentino y bombardeó la BAM Malvinas a las 05:50.

El accionar de la Fuerza Aérea Sur

En las primeras horas, para satisfacer los requerimientos del Teatro de Operaciones Malvinas, la FAS lanzó dos secciones de *Canberra MK-62.* Misión: atacar con bombardeo horizontal posiciones de Bluff Cove.

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Tauro*", armados con cuatro bombas retardadas por paracaídas de 1.000 lbs. Misión: ataque a objetivo terrestre en Bluff Cove. Tripulación 1: Mayor Ramón Vivas, primer teniente Jorge Rocco. Tripulación 2: Capitán Roberto Pastrán, Capitán Fernando Casado. Despegaron de Río Gallegos

a las 21:30. Iniciaron navegación baja y a 35 MN antes de la isla San José, al eyectar los tanques externos se desprendió solamente uno en cada avión. Ambos aviones quedaron asimétricos. La sección debió retornar a Río Gallegos donde arribaron a las 02:30.

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Acuario*", armados con dos bombas *MK-17*. Misión: ataque a objetivo terrestre en Bluff Cove. Tripulación (1) Capitán Juan Freijó, primer teniente Armando Dubroca. (2) Capitán Alfredo Bredeston, Ten Carlos Mondino. Despegaron de Río Gallegos a las 00:20 y a 10 MN el Nº 1 regresó a Trelew por fallas en los instrumentos de navegación. Siguió sólo el Capitán Bredeston y su navegador, alcanzó el objetivo material a la 01:20 (el único de los cuatro *Canberra*) y lanzó sus bombas alcanzando el objetivo previsto.

Este avión, lamentablemente, no llevaba las cuatro bombas *MK-17* ordenadas sino solamente dos, debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM Río Gallegos), que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo con lo ordenado. La tripulación encontró sobre el objetivo material *stratus* a 700/800 metros. Estimó que lanzó su armamento a 5 MN al oeste del objetivo. A nivel de vuelo 1500 pies, dejaron la isla, pusieron 210º durante 60 MN, luego 280º y proa a Río Gallegos.

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Sábado 12 de junio

Del libro *"Cartas de un Marino Inglés"* de David Tinker

En la noche del 11 al 12 de Junio, el HMS "Glamorgan" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las 06:00 hs, como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto.

Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque lo vieron cuando se aproximaba y para defenderse dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de producirse el impacto cerca de la línea de flotación - lo que hubiera logrado su hundimiento- dio de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina.

Trece hombres perdieron la vida, los que fueron entregados a las profundidades del océano en la posición 51° 30' 50" S / 53° 31' 80" O, a 286 kilómetros hacia el este de las islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio.

CRONOLOGÍA DE ACCIONES
Domingo 13 de junio

El parte meteorológico

En el continente, abundante nubosidad media y baja con techos entre 100 y 300 metros, la visibilidad reducida de 5 a 8 Km., con precipitaciones. La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjo actividad convectiva dispersa con chaparrones de aguanieve.

En Malvinas, el cielo se presentó nublado, registrándose chaparrones aislados de aguanieve; buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre

00/600 metros. La temperatura entre 0º C en la noche y 6º C al mediodía.

La situación en el teatro de Operaciones Malvinas

El enemigo ya tenía a la vista la población de Puerto Argentino y avanzaba desde tres direcciones:

- Harriet - Tumbledown.
- Longdon - Wireless Ridge
- Murrell - Cortley Hill.

Además, una columna de 1.000 hombres y treinta vehículos livianos de apoyo (tipo *Scorpion* y *Land Rover*), avanzaba por la península de Freycinet con dirección sur.

A las 09:00 horas habían conquistado los objetivos de Tumbledown y Wireless Ridge.

La artillería (GA 3 y GA Aerot 4) tiró, en forma casi ininterrumpida, sobre las posiciones enemigas en North Basin, Monte Longdon y Drunken Rocks; también apoyaron el combate del BIM 5 y R 17. Desde sus posiciones, los artilleros vieron el repliegue de parte de la infantería que se retiraba de la primera línea.

El enemigo empleó con éxito la bomba *Paveway* (láser guiada), que había intentado operar el día anterior y había fallado. Ahora disponía de un ECA láser, operando desde tierra para la iluminación del blanco. Atacaron un puesto de control de infantería Argentina en las laderas de Monte Longdon. El ECA era el Mj Mike Howles. El procedimiento aéreo fue lanzamiento por *"toss-bombing"*. No hubo impacto directo en el primer ataque, pero sí lo hubo en el segundo intento. Durante la tarde se efectuó un ataque sobre Moody Brook, posición de artillería argentina.

El jefe de escuadrón comentó: *- ya no hay como pararlos, tienen mejores medios a su disposición*, mientras el duelo de artillería continuaba. Estaba fallando el abastecimiento de agua debido a la rotura de las cañerías. El Ejército se replegaba; el enemigo estaba a 3,5 Km de los límites de la aldea; las avanzadas se hallaban a la altura del ex-cuartel de los Royal Marines en Moody Brook.

Ataque en apoyo a las fuerzas terrestres

Los reabastecedores

- *Hercules KC-130*, TC-69. Tripulación: Vicecomodoro Luis Litrenta, Capitán Guillermo Distéfanis, Mayor Francisco Mensi, Cabo Principal Juan Perón, Cabo Principal Juan Tello, Suboficial Auxiliar Hugo González, Suboficial Auxiliar Vicente Luis Reynoso, Suboficial Auxiliar Manuel Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 09:15 y se dirigió al puesto de control de reabastecimiento aéreo al regreso de los *A-4B Skyhawk*.

El reabastecedor del Vicecomodoro Litrenta recuperó al "*Nene 4*", tripulado por el Alférez Dellepiane, que regresaba sin combustible. Luego, el *Hercules KC-130* arribó a Río Gallegos, a las 14:20.

- *Hercules KC-130*, TC-70. Tripulación: Vicecomodoro Eduardo Pessana, Primer Teniente Gerardo Vaccaro, Mayor Eduardo Gómez, Cabo Principal Mario Cemino, Cabo Principal Francisco Martínez, Suboficial Auxiliar Oscar Ardizzoni, Suboficial Auxiliar Mario Amengual, Suboficial Principal Andrés Manyszyn. Despegó de Río Gallegos, a las 09:15, arribó a las 14:25.

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Nene*", armados con tres bombas BRP. Misión: tropas Monte Dos Hermanas. Tripulación: (1) Capitán Antonio Zelaya, (C-230); (2) Teniente Omar Gelardi, (C-227); (3) Teniente Luis Cervera, (C-212); (4) Alférez Guillermo Dellepiane, (C-221). Despegaron de San Julián, a las 10:35. En el reabastecimiento, regresó el guía por absorción de combustible en la turbina. Los "*Nene*" quedaron a cargo del Nº 3, Teniente Cervera.

  Partieron hacia el objetivo material, donde llegaron detrás de los "*Chispa*". Atacaron casi en línea con dicha escuadrilla, de Norte a Sur, observaron su lanzamiento y efectuaron el propio. Divisaron tropas y helicópteros que transportaban módulos de gran tamaño, color verde oscuro (puestos de comandos), a los que dirigieron su armamento (bombas). En el escape rasante, el Alférez Dellepiane vio un *Sea King*, a su izquierda y arriba; lo atacó pero sólo salió un disparo. Increíblemente, éste único disparo le pegó a una de las palas del *Sea King* que debió aterrizar de emergencia y esperar su recuperación al día siguiente. Con rumbo 330º/340º, Dellepiane vio otro helicóptero, hizo rearme pero los cañones siguieron sin funcionar. Cervera, por su parte, luego del lanzamiento, también atacó con cañones (a él si le funcionaron), a helicópteros en tierra y en vuelo. Se produjeron impactos.

  Salieron por derecha, al tiempo que recibían información de Malvinas de patrullas aéreas de combate al Norte de San Carlos, nivel de vuelo 180, y otra, en Fitz Roy.

  El Alférez Dellepiane eyectó tanques y voló en zigzag con rumbo 360º, hasta la salida de la Isla Soledad; luego, puso rumbo 290º, localizando una fragata detenida en la boca Norte del Estrecho de San Carlos. Colocó rumbo 250º, voló veinte minutos más y se dirigió al reabastecedor, con nivel de vuelo 420. Observó que el escaso combustible remanente no alcanzaba para llegar al *Hercules KC-130*. Al informar la novedad, el vicecomodoro Litrenta se lanzó hacia Malvinas a buscarlo. Se encontraron, enganchó y reabasteció.

  Regresaron todos a la Base Aérea Militar San Julián. Arribaron a las 13:45.

- Cuatro *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Chispa*", armados con tres bombas BRP. Misión: tropas en el Monte Dos Hermanas. Tripulación: (1) Capitán Carlos Varela, (C-222); (2) Teniente Mario Roca, (C-250); (3) Teniente Sergio Mayor, (C-235); Alférez Marcelo Moroni, (C-237). Despegaron de San Julián a las 10:41. Navegación y reabastecimiento normal.

  Llegaron al objetivo antes que los "*Nene*", éstos los siguieron a muy poca distancia. Atacaron módulos (en los cuales estaban los generales J. Moore y J. Thompson y su Estado Mayor), al Norte del Cordón Rivadavia, próximo a Monte Dos Hermanas.

  El Nº 2 observó la explosión de las bombas del guía. Vieron helicópteros y tropas en tierra. Al salir, divisaron y atacaron a dos *Sea King*, al parecer sin daños. En la salida avistaron dos misiles dirigidos al guía, quién los evadió. Ya al Norte del estrecho, ad-

virtieron la misma fragata que localizara "*Nene*". Fueron informados por el Centro de Información y Control Malvinas de las patrullas aéreas de combate existentes.

Retornaron; arribaron a San Julián, a las 13:30 horas.

- Tres *M-5 Dagger*, armados con dos bombas BRP. Misión: ladera Monte Longdon. Tripulación: (1) Capitán Carlos Maffeis, (2) Teniente Daniel Valente, (3) Primer Teniente Mario Callejo. Despegaron de Río Gallegos a las 11:00.
  Después del despegue regresó el Nº 3 por fallas en la retracción del tren de aterrizaje. En ruta, las precipitaciones reducían la visibilidad. En la Isla San Jorge avistaron una patrulla aérea de combate y un helicóptero enemigo. Apreciaron que de continuar quedarían delante de la patrulla. El guía eyectó bombas; el numeral bombas y tanques. Emprendieron regreso. No apreciaron ataque de la patrulla. Arribaron a Río Gallegos, a las 13:00.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Gaucho*", armados con bombas BRP. Misión: ladera Monte Longdon. Tripulación (1) Capitán Norberto Dimeglio, (2) Primer Teniente César Román, (3) Teniente Gustavo Aguirre (este último no decoló por falla de frenos). 1 y 2 despegaron de Río Gallegos a las 11:00. En ruta, la lluvia los obligó a desviarse.

  Próximos a las islas, vieron un helicóptero en vuelo rasante. La sección eyectó cargas externas y lo atacó. El piloto de helicóptero ejecutó hábiles maniobras evasivas y eludió los dos pasajes de cañones de los *Dagger*. (Se trataba del *Sea Lynx* XZ 233- piloto Lt. C.H. Clayton, de la fragata *Cardiff* que operaba en el Estrecho de San Carlos). Regresaron a GAL, donde arribaron a las13:00 horas.

Se previeron seis salidas de *M-5 Dagger* de Río Grande con escolta de *Mirage M-III* de Río Gallegos.

- Dos *Mirage M-III*, indicativo "*Tritón*", armados con misiles *Matra/Magic*. Misión: cobertura Puerto Argentino. Tripulación: Capitán Carlos Arnau, Capitán Guillermo Ballesteros. Despegaron de Río Gallegos a las 15:13. La sección sobrevoló la Isla San José.

  En enlace con el radar Malvinas y sobre el Estrecho de San Carlos, fueron vectoreados para interceptar una PAC que Malvinas estimaba a 40 millas náuticas. Pero no hicieron contacto con radar de a bordo. Escucharon comunicación *M-5 Dagger*/Malvinas, que requería cobertura o de lo contrario que abandonaba la misión. Al no confirmar avistaje con radar de abordo, Malvinas les ordenó regresar. Comprobaron interferencias en frecuencias de enlace. El 2 arribó a Río Grande a las 16:48 con falla de trasvase de combustible, mientras que el 1 arribó a las 17:04.

- Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Vulcano*", armados con dos bombas BRP. Misión: artillería en Puerto Harriet. Tripulación: (1) Capitán Roberto Janett, (2) Primer Teniente Carlos Antonietti, (3) Capitán Rafael Robles, este último no decoló por técnica (es destacable que el Capitán Robles, al ver que no podía despegar en su avión, solicitó al Primer Teniente Antonietti que le diera el suyo pero no fue autorizado). Despegaron de Río Grande, a las 15:15.

  Tres *M-5 Dagger*, indicativo "*Zeus*", armados con dos bombas BRP. Artillería en Puerto Harriet. Tripulación: (1) Capitán Carlos Rohde, (2) Primer Teniente José Gabari, (3) Capitán Carlos Moreno (este último no despegó por lesionarse una mano). Despegaron de Río Grande a las 15:15.

Ambas arribaron a Río Grande, a las 17:15.

Los últimos ataques de la Fuerza Aérea Sur

Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Puerto Argentino la FAS, en coordinación con el CIC Malvinas, ordenó a una sección de *Canberra* con escolta de *Mirage III* el que sería el último ataque de la guerra. Fue una operación impecablemente planificada, supervisada por los organismos del sistema de control aerotáctico y ejecutada con todo arrojo por los tripulantes. Como postrer muestra de entrega a la patria, el capitán Fernando Casado murió heroicamente en combate en esta misión.

- Dos *Canberra MK-62*, indicativo "*Baco*", armados con cinco bombas *MK-17* de 1.000 lbs c/u con espoleta SSQ. Misión: Bombardeo horizontal sobre Port Harriet House (51º 39' S / 58º 08' O). Tripulación: (1) Capitán Roberto Pastrán, Capitán Fernando Casado. (2) primer teniente Roberto Rivollier, primer teniente Jorge Annino. Despegaron de Río Gallegos a las 21:30.
  En la corrida final (de sur a norte), el 1 se desvió un poco al este, el 2 lo perdió de vista. Lo sobrepasó y llegó antes al objetivo material, que confirmó con su Doppler y las indicaciones del radar Malvinas. Lanzó las bombas y viró a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas.

  Hasta ese instante no existía fuego antiaéreo, pero inmediatamente después se inició una intensa reacción. Fue en ese momento cuando el 1 sobrevolaba el objetivo material y efectuó su lanzamiento; a los pocos segundos fue alcanzado por un misil que le destruyó parte del avión y entró en tirabuzón chato.

  El piloto Capitán Pastrán logró eyectarse, no así el navegador Capitán Casado que cayó y se estrelló. El Capitán Pastrán cayó en el mar, próximo a la costa, infló su bote, desembarcó y fue hecho prisionero.

  El 2 evadió el intenso fuego antiaéreo con bengalas señuelos y *Chaff* mientras escapaba hacia el oeste. Vio los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo provenía de buques en Fitz Roy. Malvinas le informó que era perseguido por una PAC (70 MN al este que luego se alejó a 85 MN).

  Las bombas cayeron, otra vez, muy próximas al puesto de control de los generales británicos.

  El "*Baco 2*" arribó a Río Gallegos a las 00:05 del día 14 de junio.

- Dos *Mirage III*, indicativo "*Plutón*", armados con *Matra/Magic*. Misión: cobertura a Puerto Argentino. Tripulación: Mayor José Sánchez, Capitán Ricardo González. Des-

El Puente Aéreo – Los dos últimos cruces (X)

- **C-130H,** matrícula **TC-66**, indicativo **COBRE. Misión**: abastecimiento aéreo. **Tripulación**: mayor Ricardo Bolzi, capitán Sergio Sampietro, mayor Orestes Vila, cabo principal Ricardo Camino, cabo principal Oscar Fraire, suboficial auxiliar Roberto Ovejero y suboficial auxiliar Carlos Salzano. **Despegó** de Comodoro Rivadavia, a las 02:10; **arribó** a Malvinas a las 06:10. **Despegó** de Malvinas, a las 06:30; **arribó** a Comodoro Rivadavia, a las 09:30.

- **C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **PATO**. **Misión**: abastecimiento aéreo. **Tripulación:** capitán Víctor Borchert, capitán Hernán Daguerre, comodoro Roberto Mela, suboficial auxiliar Héctor Sosa, suboficial auxiliar Hugo Castellini, suboficial ayudante Manuel Carabajal, suboficial auxiliar Carlos Paoloni. **Despegó** de Comodoro Rivadavia, a las 15:30; **arribó** a Malvinas a las 20:00. **Despegó** a las 21:10; **arribó** a Comodoro Rivadavia, a las 00:40.
  Transportó un cañón y municiones de 155 mm. Mientras se estaba realizando la descarga de estos elementos, el aeropuerto fue atacado con fuego naval, por lo que debió abandonarse la tarea, buscar refugio y esperar. Finalizado el ataque, se completó la descarga y entonces, el último **C-130H** que cruzaría a las islas, decoló de regreso al continente.

Del libro *"Falkland Air War"* de la Royal Navy

La última acción significativa del conflicto para el 800 Sgdn tuvo lugar en la noche 13/14 de junio. Fue lanzada desde el HMS "Hermes" a las 20:35 y nuevamente a las 22:32 hs a causa de ecos desde el sudoeste. En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC, se aproximaba. En la segunda ocasión los aviones se dirigían al oeste de Port Stanley. Los aviones eran una sección de Canberras (Grupo 2) con una escolta de dos Mirage III. A las 22:55 hs estuvieron en alcance de los Sea Dart a bordo de la HMS Exeter y HMS Cardiff. Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harrier) Mike Blisser fue testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del HMS Exeter impactó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto (Capitán Roberto Pastrán) se eyectó con seguridad pero su navegador (Capitán Fernando Juan Casado) no pudo hacerlo y murió. La HMS Cardiff había disparado a los Mirage III pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart resultaron cortos.

CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 14 de junio

La situación

Este día, el más penoso y triste, ofreció muy pocos hechos para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la Fuerza Aérea Argentina, sean las manifestaciones del Gral. británico Jeremy Moore que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS, especialmente en los últimos días en que había apreciado in visu los ataques de los *A-4B Skyhawk* y *Canberra MK-62* sobre su puesto de comando en Monte Kent y Port Harriet y su gran preocupación porque quería estar seguro que el alto el fuego incluyera a la FAA.

Las informaciones que recibió el Comando FAS

jun14rel1.html **Del diario de guerra de la Fuerza Aérea Sur (Anexo I).**

jun14rel5.html **Del diario de guerra del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (Anexo II).**

jun14rel6.html **Extracto del Informe del Brig Castellano (Anexo III).**

"TRAS SU MANTO DE NEBLINAS NO LAS HEMOS DE OLVIDAR"

ANEXO I
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 14 de junio

Del diario de guerra de la Fuerza Aérea Sur

***07:35:** Se establece el contacto radial con Malvinas. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. Malvinas considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas.*

***10:48:** El brigadier Castellano informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunicaciones.*

***11:50:** El Comandante FAS - brigadier Ernesto Horacio Crespo - en una reunión con todos los oficiales de este comando les informa sobre la situación que se está viviendo en Malvinas, las*

declaraciones del Brigadier Castellano y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político.

19:30: El Brig Crespo informa, después de haber hablado con el Brig Castellano que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el General Menéndez y el comandante inglés.

ANEXO II
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 14 de junio

Del diario de guerra Teatro de Operaciones del Atlántico Sur

Día 14-junio:

13:40 hs. Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/Al, cuyo texto es el siguiente: Shore side flag flies over Stanley. (La bandera -británica- flamea sobre Stanley, del lado de la costa).

ANEXO III
CRONOLOGIA DE ACCIONES
Lunes 14 de junio

Extracto del Informe del Brig Castellano

14 de junio, ¡al fin! se silenció el rugir de los cañones, nuestras mentes parecían vacías, el silencio era sobrecogedor, las primeras luces de la mañana nos permitieron contemplar la imagen de las calles de Puerto Argentino transitadas por cientos de soldados callados, con sus miradas extraviadas, ayudándose entre ellos a traer los heridos. A lo lejos, se divisan las tropas británicas... comienza a nevar, resulta difícil poder describir nuestro estado de ánimo, la mente hoy se niega a revivir aquellos momentos.

Siendo las 10:30 hs aproximadamente, me puse en comunicación con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, quien se encontraba en la BAM San Julián, informándole que a esa hora, los efectivos terrestres habían sido prácticamente rebasados por el enemigo y se estaban replegando a Puerto Argentino, habiendo cesado casi totalmente la resistencia. Ante este hecho, le solicité ordene suspender todo tipo de operación aérea, por cuanto ya no se contaba con la información y apoyo del radar y el enemigo se encontraba mezclado con la propia tropa.

Además, no tenía sentido arriesgar mas tripulaciones ante una situación operacional totalmente irreversible, en donde, salvo el honor, todo estaba perdido. Antes de proceder a la destrucción del último equipo de comunicaciones, le envío el siguiente mensaje:

U L T I M A C O M U N I C A C I Ó N

Pto. Argentino a San Julián

10:47/10:50 Dragon/Oso

Recibo Hago QSP: Aquí prácticamente todo concluido el enemigo en la ciudad opera desde punto dado. Se está esperando última decisión. Procedemos a destruir equipos. No hay nada mas que

hacer. Agradezco colaboración. La Fuerza Aérea esta orgullosa de todos: desde el último soldado hasta los responsables de la conducción. Dios juzgará a los responsables. Corto y hasta pronto.

NOTA:
DRAGON: Brig Castellano. **OSO**: Brig Gral. Lami Dozo (en San Julián)

El único consuelo fue haber contribuido a evitar la matanza final, y que ese nefasto día, al presentarnos al Gral. Moore, en mi persona reconoció el coraje y aptitud de los hombres de la Fuerza Aérea, recordando que la noche anterior, en el último ataque por poco se salvo de ser volado con su puesto de comando. En ese momento a pesar de la amargura, mi orgullo no tuvo límites, muy a pesar de la bronca de algunos presentes.

El día 15, estando ya embarcado en el "Fearless" en calidad de "prisionero de guerra", fui citado por el Capitán Larken (comandante de dicho buque), quien con angustia me interrogó a través de un intérprete para saber si la Fuerza Aérea estaba en condiciones de efectuar un nuevo ataque a la flota. A pesar de haberle dado seguridad de que esto no ocurriría, la flota se mantuvo en alerta permanente durante diez días más, incluso con algunas falsas alarmas.

Indudablemente el accionar de la Fuerza Aérea, había calado hondo en el espíritu del enemigo.

Reconocimiento: Quiero expresar mi reconocimiento y un recuerdo muy cálido y sincero para los integrantes de mi Comando, las Jefaturas de las dos Bases Aéreas y su Plana Mayor, con sus jefes, técnicos, radaristas y operadores de comunicaciones.

Ellos fueron el alma de nuestra rudimentaria pero eficiente organización y gracias a ellos, estuve actualizado de la situación en todo momento y pude modestamente comandar las unidades y servicios aéreos y antiaéreos, pese a los grandes obstáculos del terreno, distancia, escasez de medios e inexperiencia de guerra. Carenciados de todo, menos de ESPÍRITU. Los recuerdos a cada uno de ellos: jefes, oficiales, suboficiales y soldados y los llevaré en mi corazón mientras viva. Una mención particularmente destacada, merece la dotación de la BAM Malvinas. Dicha unidad desde el primer momento y hasta el ultimo día, fue objetivo prioritario para el enemigo, que concentró su ataque en forma sistemática con todos los medios para destruir la pista, sabiendo que era el único enlace que nos quedaba con el continente.

Entre el 2 de abril y el 13 de junio se registraron 756 aterrizajes y 777 despegues, transportando 6.500 toneladas de carga, 9.800 pasajeros y 264 heridos. En toda la campaña dicha unidad registro solamente cinco muertos y dieciocho heridos.

Al cesar las operaciones, hombres del estado mayor del Gral. Moore, al comprobar personalmente la operatividad de la pista, no podían creer que nuestros combatientes les habían negado el logro del objetivo mas ansiado. En síntesis, el espíritu de sacrificio sin límites, el coraje y patriotismo puestos en el cumplimiento de la misión asignada, merece que conjuntamente con nuestro reconocimiento, digamos con orgullo: ¡Honor a todo los heroicos defensores del Alcázar de Malvinas!

El fin y una promesa: Muchos sucesos han transcurrido desde aquellos días, pero todos, uno más que otros, tienen origen en esa gesta que nos tocó vivir. Por eso, creo que aquellos hechos se agigantan con el transcurrir del tiempo y estoy convencido que hemos adquirido una particular fortuna al ser alguno de los protagonistas.

En verdad, fuimos afortunados al poder cumplir nuestra misión, pese a las adversidades de las fuerzas amigas y enemigas, fuimos afortunados al adquirir una valiosísima experiencia y poderla transmitir, fuimos afortunados al ganarnos el agradecimiento de nuestros camaradas de la Fuerza Aérea y el reconocimiento de la civilidad, pero la mayor fortuna, fue el tener la protección de la Divina Providencia que nos permitió regresar a casa, con pocas consecuencias psicofísicas, con relación a las que pudimos sufrir y hoy, nos permite evocarlas a través de estas reflexiones.

Dejar testimonio de esta epopeya es una obligación moral ineludible de los que regresamos, es cavar hondo en el suelo fértil de la nacionalidad. Como dijera nuestro comandante en jefe, nada debe ser olvidado, nada debe ser menospreciado. No tenemos ejemplos comparativos para expli-

car con ellos lo ocurrido en 1982. Solamente tenemos -y es de un valor superlativo- un recuerdo y una sentencia. Una respuesta a la esperanza y una severa y firme advertencia al usurpador. Una promesa y una actitud. "TRAS SU MANTO DE NEBLINAS / NO LAS HEMOS DE OLVIDAR", es un lema con el que estamos sosteniendo la validez de esta causa, que se instala en el espíritu de las glorias nacionales.

Brig (R) Luis Guillermo Castellano

Ex - Comandante Componente Aéreo Malvinas